



کنوانسیون حمل و نقل بین المللی ریلی

COTIF 1999



ترجمه و بروزآوری:
دفتر امور بین الملل
راه آهن جمهوری اسلامی ایران



Convention Concerning International Carriage by Rail

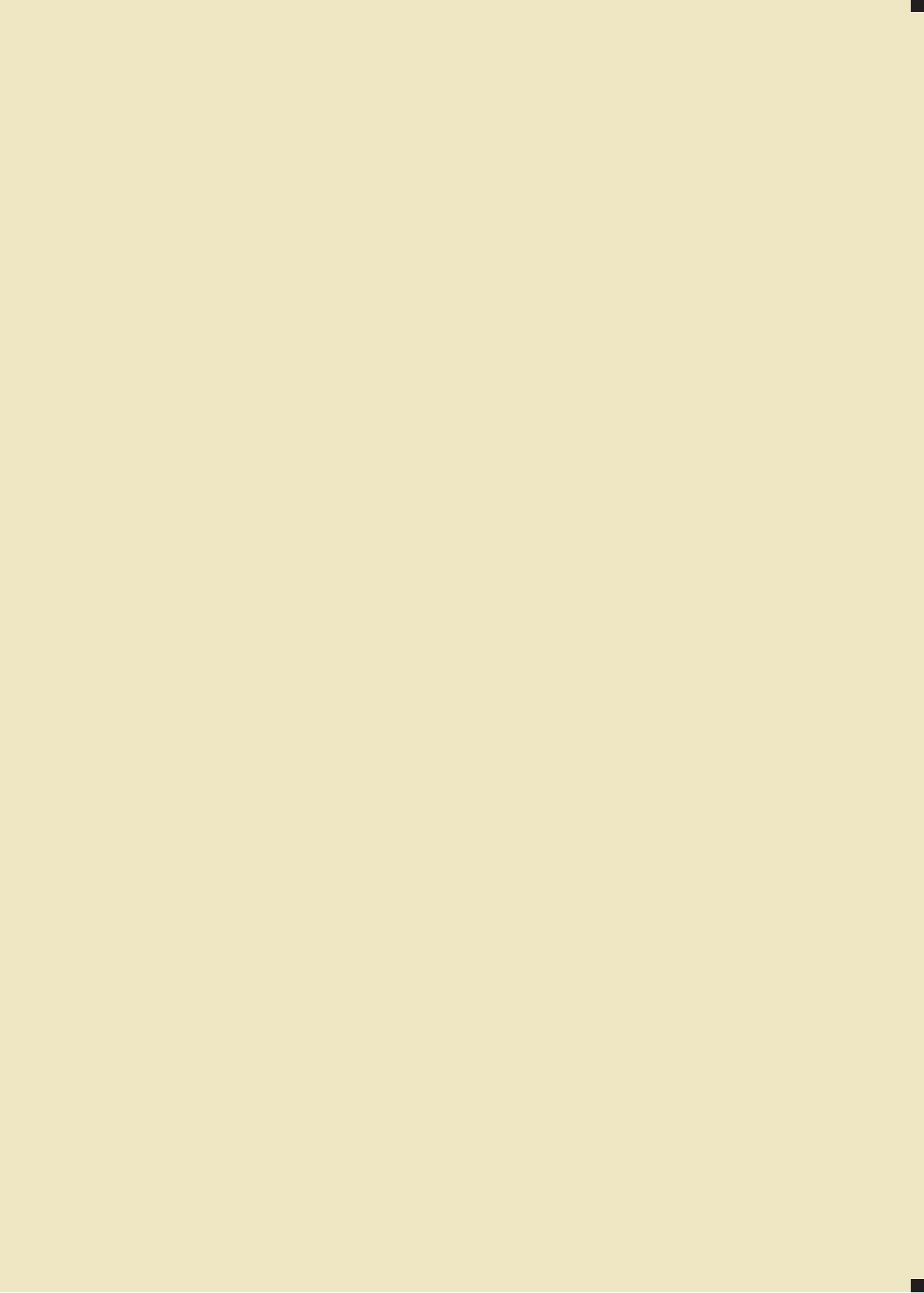
کنوانسیون حمل و نقل بین المللی ریلی

کوتیف ۱۹۹۹

کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی ریلی

(COTIF)

این نسخه، حاوی اصلاحات پروتکل ویلنیوس، که از ۲۰۰۶/۷/۱ لازم‌الاجرا می‌باشد و نیز اصلاحات ماده‌های ۹ و ۲۷ کنوانسیون و همچنین اصلاحات پیوست‌های B (CIM)، E (CUI)، F (APTU) و G (ATMF) که توسط کمیته تجدید نظر در بیست‌و‌چهارمین نشست آن تصویب شده و نیز اصلاحات پیوست C (RID) کنوانسیون که توسط کمیته کارشناسی کالاهای خطرناک در چهل و هفتمین و چهل‌وهشتمین نشست خود اتخاذ شده است، می‌باشد.



فهرست

۲۷	ماده (۱۰): مقررات مکمل
۲۷	ماده (۱۱): تامین هزینه دادرسی
۲۷	ماده (۱۲): اجرای احکام، توقیف اموال
۲۸	عنوان سوم: ساختار و عملکرد
۲۸	ماده (۱۳): نهادهای
۲۹	ماده (۱۴): مجمع عمومی
۳۱	ماده (۱۵): کمیته اداری
۳۳	ماده (۱۶): سایر کمیته‌ها
۳۴	ماده (۱۷): کمیته تجدید نظر
۳۴	ماده (۱۸): کمیته کارشناسی RID
۳۴	ماده (۱۹): کمیته تسهیل ریلی
۳۵	ماده (۲۰): کمیته کارشناسان فنی
۳۵	ماده (۲۱): دبیرکل
۳۶	ماده (۲۲): کارکنان سازمان
۳۷	ماده (۲۳): نشریه
۳۷	ماده (۲۴): فهرست خطوط
۳۸	عنوان چهارم: امور مالی
۳۸	ماده (۲۵): برنامه کاری، بودجه، حساب‌ها، گزارش مدیریت
۳۸	ماده (۲۶): تامین مالی هزینه‌ها
۴۰	ماده (۲۷): حسابداری
۴۱	عنوان پنجم: داوری
۴۱	ماده (۲۸): صلاحیت
۴۲	ماده (۲۹): قرارداد ارجاع به داوری، ثبات
۴۲	ماده (۳۰): داوران
۴۳	ماده (۳۱): روال، هزینه‌ها



پروتکل مورخ سوم ژوئن ۱۹۹۹
برای اصلاح کنوانسیون حمل و نقل بین المللی ریلی (کوتیف)
که در تاریخ ۹ می ۱۹۸۰ تدوین شده بود.
پروتکل (۱۹۹۹)

- ماده (۱): نسخه جدید کنوانسیون..... ۱۷
- ماده (۲): امین موقت اسناد..... ۱۷
- ماده (۳): امضاء، تایید، پذیرش، تصویب، الحاق..... ۱۷
- ماده (۴): لازم الاجرا شدن..... ۱۸
- ماده (۵): اظهارنامه‌ها و حق شرط‌ها..... ۱۸
- ماده (۶): مفاد موقتی..... ۱۸
- ماده (۷): متون پروتکل..... ۲۰

کنوانسیون حمل و نقل بین المللی ریلی (کوتیف) مورخ نهم می ۱۹۸۰،
بر اساس نسخه پروتکل اصلاحی سوم ژوئن ۱۹۹۹

- عنوان اول: مفاد کلی..... ۲۲
- ماده (۱): سازمان بین الدول..... ۲۲
- ماده (۲): هدف سازمان..... ۲۳
- ماده (۳): همکاری بین المللی..... ۲۳
- ماده (۴): به عهده گرفتن و واگذاری اختیارات..... ۲۴
- ماده (۵): تعهدات خاص دولت‌های عضو..... ۲۴
- ماده (۶): قواعد یکسان..... ۲۵
- ماده (۷): تعریف عبارت کنوانسیون..... ۲۶
- عنوان دوم: مفاد عمومی..... ۲۶
- ماده (۸): قانون ملی..... ۲۶
- ماده (۹): واحد محاسبه..... ۲۶

ماده (۷): ارتباطات.....	۵۴
ماده (۸): امتیازات و مصونیت های نمایندگان دول عضو.....	۵۴
ماده (۹): امتیازات و مصونیت های کارکنان سازمان.....	۵۴
ماده (۱۰): امتیازات و مصونیت های کارشناسان.....	۵۵
ماده (۱۱): هدف از امتیازات و مصونیت های اعطاشده.....	۵۶
ماده (۱۲): پیشگیری از سوءاستفاده.....	۵۶
ماده (۱۳): نحوه برخورد با اتباع خود.....	۵۶
ماده (۱۴): موافقتنامه های تکمیلی.....	۵۷

قواعد یکسان قرارداد حمل و نقل بین المللی ریلی مسافر (CIV پیوست A کنوانسیون)

عنوان اول: مفاد کلی.....	۵۸
ماده (۱): گستره.....	۵۸
ماده (۲): اظهارنامه درخصوص مسئولیت در مورد فوت یا صدمات جسمی مسافران.....	۵۹
ماده (۳): تعاریف.....	۵۹
ماده (۴): عدول.....	۶۰
ماده (۵): قانون الزامی.....	۶۰
عنوان دوم: انعقاد و اجرای قرارداد حمل.....	۶۱
ماده (۶): قرارداد حمل.....	۶۱
ماده (۷): بلیت.....	۶۱
ماده (۸): پرداخت و استرداد هزینه حمل.....	۶۲
ماده (۹): حق حمل؛ محرومیت از حمل.....	۶۲
ماده (۱۰): انجام تشریفات اداری.....	۶۲
ماده (۱۱): لغو و تاخیر در حرکت قطار؛ نرسیدن به قطار.....	۶۲
عنوان سوم: حمل حیوانات، توشه ی دستی، بار ثبت شده و وسایل نقلیه.....	۶۳



۴۳	..... ماده (۳۲): صدور فرمان، قدرت اجرائی
۴۴	..... عنوان ششم: اصلاح کنوانسیون
۴۴	..... ماده (۳۳): صلاحیت
۴۵	..... ماده (۳۴): تصمیمات مجمع عمومی
۴۶	..... ماده (۳۵): تصمیمات کمیته
۴۷	..... عنوان هفتم: مفاد پایانی
۴۷	..... ماده (۳۶): امین اسناد
۴۷	..... ماده (۳۷): الحاق به کنوانسیون
۴۸	..... ماده (۳۸): الحاق به سازمان های ائتلاف اقتصادی منطقه ای
۴۸	..... ماده (۳۹): اعضاء وابسته
۴۹	..... ماده (۴۰): تعلیق عضویت
۴۹	..... ماده (۴۱): انصراف از کنوانسیون
۴۹	..... ماده (۴۲): اظهارنامه ها و حق شرط ها در کنوانسیون
۵۰	..... ماده (۴۳): انحلال سازمان
۵۰	..... ماده (۴۴): مفاد موقتی
۵۰	..... ماده (۴۵): متون کنوانسیون

پروتکل مربوط به امتیازات و مصونیت های سازمان بین الدول حمل و نقل بین المللی ریلی (اتیف)

۵۲	..... ماده (۱): مصونیت قضائی، اجرا و توقیف اموال
۵۲	..... ماده (۲): حفاظت در برابر مصادره اموال
۵۲	..... ماده (۳): معافیت از مالیات ها
۵۳	..... ماده (۴): معافیت از مالیات ها و عوارض
۵۳	..... ماده (۵): فعالیت های رسمی
۵۳	..... ماده (۶): تراکنش های پولی

ماده (۳۰): شکل و میزان جبران خسارت در صورت فوت و صدمات جسمی ۷۰

ماده (۳۱): سایر شیوه‌های حمل و نقل ۷۰

فصل (۲) مسئولیت مالی در مورد عدم رعایت برنامه زمانی ۷۰

ماده (۳۲): مسئولیت در مورد لغو حرکت، تاخیر حرکت قطارها یا نرسیدن به قطار ۷۰

فصل (۳) مسئولیت در مورد توشه‌ی دستی، حیوانات، توشه‌ی ثبت شده و وسایل نقلیه ۷۱

بخش اول: توشه‌ی دستی و حیوانات ۷۱

ماده (۳۳): مسئولیت ۷۱

ماده (۳۴): حدود غرامات در مورد مفقود شدن یا وارد شدن خسارت به اشیاء ۷۲

ماده (۳۵): برداشته شدن مسئولیت ۷۲

بخش دوم: توشه‌ی ثبت شده ۷۲

ماده (۳۶): اساس مسئولیت ۷۲

ماده (۳۷): مسئولیت اثبات ۷۳

ماده (۳۸): کاربرهای متوالی ۷۳

ماده (۳۹): کاربر جانشین ۷۳

ماده (۴۰): فرض مفقود شدن ۷۴

ماده (۴۱): غرامت بابت مفقود شدن ۷۴

ماده (۴۲): غرامت بابت آسیب وارده ۷۵

ماده (۴۳): غرامت بابت تاخیر در تحویل ۷۵

بخش سوم: وسایل نقلیه ۷۶

ماده (۴۴): غرامت بابت تاخیر ۷۶

ماده (۴۵): غرامت بابت مفقود شدن ۷۶

ماده (۴۶): مسئولیت در مورد سایر اشیاء ۷۷

ماده (۴۷): قانون قابل اجرا ۷۷

فصل (۴): مفاد عمومی ۷۷

ماده (۴۸): از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت ۷۷

۶۳	فصل (۱): مفاد عمومی
۶۳	ماده (۱۲): کالاها و حیوانات قابل قبول
۶۳	ماده (۱۳): بازرسی
۶۴	ماده (۱۴): انجام تشریفات اداری
۶۴	فصل (۲): توشه‌ی دستی و حیوانات
۶۴	ماده (۱۵): نظارت
۶۴	فصل (۳): توشه‌ی ثبت شده
۶۴	ماده (۱۶): ارسال توشه‌ی ثبت شده
۶۵	ماده (۱۷): رسید ثبت توشه
۶۵	ماده (۱۸): ثبت و حمل
۶۵	ماده (۱۹): پرداخت کرایه حمل توشه‌ی ثبت شده
۶۶	ماده (۲۰): نشانه‌گذاری توشه‌ی ثبت شده
۶۶	ماده (۲۱): حق در اختیار داشتن توشه‌ی ثبت شده
۶۶	ماده (۲۲): تحویل
۶۷	فصل (۴): وسایل نقلیه
۶۷	ماده (۲۳): شرایط حمل
۶۷	ماده (۲۴): رسید حمل
۶۸	ماده (۲۵): قانون قابل اجرا
۶۸	عنوان چهارم: مسئولیت کاریر
۶۸	فصل (۱) مسئولیت در صورت فوت یا صدمات جسمی مسافران
۶۸	ماده (۲۶): اساس مسئولیت
۶۹	ماده (۲۷): جبران خسارت در صورت فوت
۶۹	ماده (۲۸): جبران خسارت در صورت صدمات جسمی
۶۹	ماده (۲۹): غرامت دیگر صدمات جسمی

فهرست

۸۷	ماده (۳): تعاریف	.....
۸۸	ماده (۴): عدول	.....
۸۸	ماده (۵): قانون الزامی	.....
۸۸	عنوان دوم: انعقاد و اجرای قرارداد حمل	.....
۸۸	ماده (۶): قرارداد حمل	.....
۸۹	ماده (۷): عبارت پردازی بارنامه	.....
۹۰	ماده (۸): مسئولیت مشخصات درج شده در بارنامه	.....
۹۱	ماده (۹): کالاهای خطرناک	.....
۹۱	ماده (۱۰): پرداخت هزینه ها	.....
۹۱	ماده (۱۱): بازرسی	.....
۹۲	ماده (۱۲): ارزش سندی بارنامه	.....
۹۳	ماده (۱۳): بارگیری و تخلیه بار	.....
۹۳	ماده (۱۴): بسته بندی	.....
۹۳	ماده (۱۵): انجام تشریفات اداری	.....
۹۴	ماده (۱۶): مدت زمان حمل	.....
۹۵	ماده (۱۷): تحویل	.....
۹۶	ماده (۱۸): حق تعیین تکلیف کالا	.....
۹۷	ماده (۱۹): اعمال حق تعیین تکلیف کالا	.....
۹۷	ماده (۲۰): شرایط ممانعت کننده از حمل	.....
۹۸	ماده (۲۱): شرایط ممانعت کننده از تحویل	.....
۹۸	ماده (۲۲): پیامدهای ناشی از شرایط ممانعت کننده از حمل و تحویل	.....
۹۹	عنوان سوم: مسئولیت	.....
۹۹	ماده (۲۳): اساس مسئولیت	.....
۱۰۰	ماده (۲۴): مسئولیت در مورد حمل وسایل نقلیه ریلی به عنوان کالا	.....
۱۰۱	ماده (۲۵): مسئولیت اثبات	.....
۱۰۱	ماده (۲۶): کاربرهای متوالی	.....

فهرست

- ماده (۴۹): تبدیل ارز و بهره ۷۷
- ماده (۵۰): مسئولیت در قبال حوادث هسته‌ای ۷۸
- ماده (۵۱): اشخاصی که کاربرد مسئول عملکرد آنهاست ۷۸
- ماده (۵۲): دیگر اقدامات حقوقی ۷۸
- عنوان پنجم: مسئولیت مسافر ۷۹
- ماده (۵۳): اصول ویژه‌ی مسئولیت ۷۹
- عنوان ششم: استیفای حقوق ۷۹
- ماده (۵۴): اثبات خسارت دیدگی یا مفقود شدن بخشی از کالا ۷۹
- ماده (۵۵): دعاوی ۸۰
- ماده (۵۶): کاربرهایی که می‌توان علیه آنها اقامه دعوی کرد ۸۰
- ماده (۵۷): محل رسیدگی ۸۱
- ماده (۵۸): اسقاط حق اقامه دعوی در مورد فوت و صدمات جسمی ۸۱
- ماده (۵۹): اسقاط حق اقامه دعوی ناشی از حمل توشه ۸۲
- ماده (۶۰): محدودیت زمانی اقامه‌های دعوی ۸۳
- عنوان هفتم: روابط بین کاربرها ۸۴
- ماده (۶۱): تخصیص سهم هزینه حمل ۸۴
- ماده (۶۲): حق رجوع به مراجع ذیصلاح ۸۴
- ماده (۶۳): روال حق رجوع به مراجع ذیصلاح ۸۴
- ماده (۶۴): موافقت‌نامه‌های مربوط به حق رجوع به مراجع ذیصلاح ۸۵

قواعد یکسان درباره حمل و نقل بین‌المللی ریلی کالا (CIM پیوست B کنوانسیون)

- عنوان نخست: مفاد کلی ۸۶
- ماده (۱): گستره ۸۶
- ماده (۲): دستورالعمل‌های حقوق عمومی ۸۷

ماده (۵۲): موافقت‌نامه‌های مربوطه به حق رجوع به مراجع ذیصلاح..... ۱۱۵

مقررات حمل و نقل بین‌المللی ریلی کالاهای خطرناک (RID - پیوست C کنوانسیون)

ماده (۱): گستره ۱۱۶

ماده (۱) مجدد: تعاریف ۱۱۶

ماده (۲): معافیت ۱۱۶

ماده (۳): محدودیت‌ها ۱۱۶

ماده (۴): سایر دستورالعمل‌ها ۱۱۷

ماده (۵): انواع قطارهای مجاز؛ حمل به‌عنوان توشه‌ی دستی، توشه‌ی ثبت‌شده، یا حمل در

داخل یا روی وسایل نقلیه‌ای که برای حمل پذیرفته می‌شوند ۱۱۷

ماده (۶): ضمیمه ۱۱۷

قواعد یکسان در خصوص قراردادهای بهره‌برداری از وسایل نقلیه در ترافیک ریلی بین‌المللی (CUV - پیوست D کنوانسیون)

ماده (۱): گستره ۱۱۸

ماده (۲): تعاریف ۱۱۸

ماده (۳): علامات و مندرجات روی وسیله نقلیه ۱۱۸

ماده (۴): مسئولیت در قبال مفقود شدن یا خسارت دیدگی وسیله نقلیه ۱۱۹

ماده (۵): از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت ۱۱۹

ماده (۶): فرض مفقود شدن یک وسیله نقلیه ۱۲۰

ماده (۷): مسئولیت در قبال مفقود شدن یا خسارت ایجادشده توسط وسیله نقلیه ۱۲۰

ماده (۸): نیابت ۱۲۱

ماده (۹): مسئولیت خدمه و سایر اشخاص ۱۲۱

ماده (۱۰): سایر اقدامات حقوقی ۱۲۱



- ماده (۲۷): کاربرد جانشین..... ۱۰۱
- ماده (۲۸): احتمال خسارت یا مفقود شدن در موارد ارسال مجدد کالا..... ۱۰۲
- ماده (۲۹): فرض مفقود شدن کالا..... ۱۰۲
- ماده (۳۰): غرامت بابت مفقود شدن..... ۱۰۳
- ماده (۳۱): مسئولیت کاهش وزن در طول حمل..... ۱۰۴
- ماده (۳۲): غرامت خسارت دیدگی..... ۱۰۴
- ماده (۳۳): غرامت بابت بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل..... ۱۰۵
- ماده (۳۴): غرامت در صورت وجود اظهارنامه ارزش کالا..... ۱۰۵
- ماده (۳۵): غرامت بابت بهره تحویل..... ۱۰۶
- ماده (۳۶): از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت..... ۱۰۶
- ماده (۳۷): تبدیل ارز و بهره..... ۱۰۶
- ماده (۳۸): مسئولیت در قبال ترافیک ریلی - دریایی..... ۱۰۶
- ماده (۳۹): مسئولیت در قبال حوادث هسته‌ای..... ۱۰۷
- ماده (۴۰): اشخاصی که کاربرد در قبال آنها مسئولیت دارد..... ۱۰۸
- ماده (۴۱): سایر اقدامات حقوقی..... ۱۰۸
- عنوان چهارم: استیفای حقوق..... ۱۰۸
- ماده (۴۲): اثبات خسارت وارده یا مفقود شدن بخشی از بار..... ۱۰۸
- ماده (۴۳): دعاوی..... ۱۰۹
- ماده (۴۴): اشخاصی که می‌توانند علیه کاربرد اقامه دعوی نمایند..... ۱۰۹
- ماده (۴۵): کاربرهایی که علیه آنها می‌توان اقامه دعوی نمود..... ۱۱۰
- ماده (۴۶): محل رسیدگی..... ۱۱۱
- ماده (۴۷): اسقاط حق اقامه دعوی..... ۱۱۱
- ماده (۴۸): محدودیت زمانی اقدامات حقوقی..... ۱۱۲
- عنوان پنجم: روابط میان کاربرها..... ۱۱۳
- ماده (۴۹): تسویه حساب‌ها..... ۱۱۳
- ماده (۵۰): حق رجوع به مراجع ذیصلاح..... ۱۱۳
- ماده (۵۱): زوال حق رجوع به مراجع ذیصلاح..... ۱۱۴

ماده (۱۶):	تبدیل ارز و بهره.	۱۳۲
ماده (۱۷):	مسئولیت در قبال حوادث هسته‌ای.	۱۳۲
ماده (۱۸):	مسئولیت در قبال نیروهای کمکی.	۱۳۳
ماده (۱۹):	سایر اقامه‌های دعوی.	۱۳۳
ماده (۲۰):	توافقات برای تسویه.	۱۳۳
عنوان چهارم:	اقامه‌های دعوی از سوی نیروهای کمکی.	۱۳۳
ماده (۲۱):	اقدامات حقوقی علیه مدیر یا کاریر.	۱۳۳
عنوان پنجم:	استیفای حقوق.	۱۳۴
ماده (۲۲):	روال مصالحه.	۱۳۴
ماده (۲۳):	حق رجوع به مراجع ذیصلاح.	۱۳۴
ماده (۲۴):	محل رسیدگی.	۱۳۴
ماده (۲۵):	محدودیت زمانی اقامه‌های دعوی.	۱۳۴

**قواعد یکسان در خصوص معتبرسازی استانداردهای فنی
و اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان
قابل اجرا برای تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین‌المللی
(APTU پیوست F کنوانسیون)**

ماده (۱):	گستره.	۱۳۶
ماده (۲):	تعاریف.	۱۳۶
ماده (۳):	هدف.	۱۳۷
ماده (۴):	تدوین استانداردها و دستورالعمل‌های فنی.	۱۳۷
ماده (۵):	معتبرسازی استانداردها و دستورالعمل‌های فنی.	۱۳۸
ماده (۶):	اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان.	۱۳۸
ماده (۷):	شکل درخواست‌ها.	۱۳۹
ماده (۷a):	ارزیابی پیامدها.	۱۳۹

- ماده (۱۱): محل رسیدگی ۱۲۲
- ماده (۱۲): محدودیت زمانی اقدامات حقوقی ۱۲۲

قواعد یکسان در خصوص قرارداد بهره‌برداری از زیربنا در حمل و نقل ریلی بین‌المللی (CUI پیوست E کنوانسیون)

- عنوان اول: مفاد کلی ۱۲۴
- ماده (۱): گستره ۱۲۴
- ماده (۲): اظهارنامه در خصوص مسئولیت در مورد بروز آسیب یا خسارات جسمی ۱۲۴
- ماده (۳): تعاریف ۱۲۵
- ماده (۴): قانون الزامی ۱۲۵
- عنوان دوم: قرارداد استفاده ۱۲۶
- ماده (۵): محتوا و شکل ۱۲۶
- ماده (۵ مجدد): قوانینی که تحت تاثیر قرار نخواهند گرفت ۱۲۶
- ماده (۶): تعهدات ویژه‌ی کاریر و مدیر ۱۲۷
- ماده (۷): فسخ قرارداد ۱۲۷
- عنوان سوم: مسئولیت ۱۲۸
- ماده (۸): مسئولیت مدیر ۱۲۸
- ماده (۹): مسئولیت کاریر ۱۲۹
- ماده (۱۰): علل توامان ۱۳۰
- ماده (۱۱): جبران خسارت در صورت فوت ۱۳۱
- ماده (۱۲): جبران خسارات در صورت جراحت ۱۳۱
- ماده (۱۳): غرامت دیگر صدمات جسمی ۱۳۱
- ماده (۱۴): شکل و مقدار جبران خسارت در صورت فوت و جراحات ۱۳۱
- ماده (۱۵): از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت ۱۳۲

فهرست

- ماده (۱۰): درخواست و اعطای گواهینامه‌های فنی، اظهارنامه‌ها و شرایط مربوط به آنها... ۱۶۲
- ماده (۱۰a): قواعد مربوط به لغو یا تعلیق گواهینامه‌های فنی... ۱۶۴
- ماده (۱۰b): قواعد مربوط به ارزیابی و روال‌ها... ۱۶۵
- ماده (۱۱): گواهینامه‌های فنی و اظهارنامه‌ها... ۱۶۵
- ماده (۱۲): فرمت‌های یکسان... ۱۶۷
- ماده (۱۳): بخش ثبت... ۱۶۷
- ماده (۱۴): مندرجات و علایم... ۱۶۸
- ماده (۱۵): تعمیر و نگهداری... ۱۶۹
- ماده (۱۶): سوانح، حوادث و آسیب‌های جدی... ۱۷۰
- ماده (۱۷): متوقف نمودن و عدم پذیرش وسایل نقلیه... ۱۷۱
- ماده (۱۸): عدم مطابقت با دستورالعمل‌ها... ۱۷۲
- ماده (۱۹): مفاد موقتی... ۱۷۲
- ماده (۲۰): اختلافات... ۱۷۴



ماده (۸): دستورالعمل‌های فنی یکسان.....	۱۳۹
ماده (۸a): نقایص دستورالعمل‌های فنی یکسان.....	۱۴۱
ماده (۹): اظهارنامه‌ها	۱۴۲
ماده (۱۰): ملغی شدن کنوانسیون بین‌المللی اتحاد فنی راه‌آهن‌ها.....	۱۴۲
ماده (۱۱): تقدم دستورالعمل‌های فنی یکسان.....	۱۴۲
ماده (۱۲): الزامات فنی ملی	۱۴۳
ماده (۱۳): جدول هم‌ترازی.....	۱۴۴
ضمیمه‌ی APTU	۱۴۶
پارامترهایی که همراه با پذیرش فنی وسایل نقلیه‌ی غیرمنطبق با دستورالعمل فنی یکسان و طبقه‌بندی الزامات فنی ملی بایستی بررسی شود	

قواعد یکسان پذیرش فنی تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین‌المللی (ATMF – پیوست G کنوانسیون)

ماده (۱): گستره	۱۵۰
ماده (۲): تعاریف.....	۱۵۰
ماده (۳): پذیرش در ترافیک بین‌المللی.....	۱۵۴
ماده (۳a): تعامل با سایر موافقتنامه‌های بین‌المللی.....	۱۵۴
ماده (۴): روال کار	۱۵۶
ماده (۵): مرجع ذیصلاح	۱۵۶
ماده (۶): اعتبار گواهینامه‌های فنی	۱۵۸
ماده (۶a): به رسمیت شناختن مستندات مربوط به روال کار.....	۱۶۰
ماده (۶b): به رسمیت شناختن آزمایش‌های فنی و عملیاتی	۱۶۰
ماده (۷): دستورالعمل‌های قابل اعمال برای وسایل نقلیه.....	۱۶۰
ماده (۷a): عدول.....	۱۶۱
ماده (۸): دستورالعمل‌های قابل اعمال برای زیربنای ریلی	۱۶۱
ماده (۹): دستورالعمل‌های بهره‌برداری.....	۱۶۱

مجمع عمومی به قرار زیر تصمیم‌گیری نموده است:

ماده: (۱)

نسخه جدید کنوانسیون

کوتیف ۱۹۸۰، بر طبق نسخه‌ای که در ضمیمه آمده و بخش لاینفکی از این پروتکل را تشکیل می‌دهد بایستی اصلاح گردد.

ماده: (۲)

امین اسناد موقت

- بند ۱- وظایف دولت امین اسناد، که در ماده‌های ۲۲ تا ۲۶ کوتیف ۱۹۸۰ پیش‌بینی شده، از تاریخ شروع امضای این پروتکل تا زمان لازم‌الاجرا شدن آن، توسط سازمان اتیف انجام خواهد شد.
 - بند ۲- امین اسناد موقت، موارد زیر را به اطلاع کشورهای عضو خواهد رساند:
 - a) امضاهای این پروتکل و به ودیعه نهادن اسناد تأیید، پذیرش، تصویب یا الحاق
 - b) تاریخ لازم‌الاجرا شدن این پروتکل در اجرای ماده ۴ آن،
- و نیز سایر وظایف امین اسناد موقت را، به نحوی که در بخش هفتم کنوانسیون وین مورخ ۲۳ می ۱۹۶۹ در خصوص حقوق معاهدات آمده، انجام خواهد داد.

ماده: (۳)

امضاء، تأیید، پذیرش، تصویب، الحاق

- بند ۱- این پروتکل تا تاریخ ۳۱ دسامبر ۱۹۹۹ جهت امضای دولت‌های عضو مفتوح خواهد بود. امضا در برن در حضور امین اسناد موقت صورت خواهد گرفت.
- بند ۲- طبق بند ۱ از ماده ۲۰ کوتیف ۱۹۸۰، این پروتکل بایستی تابع تأیید، پذیرش یا تصویب باشد. اسناد تأیید، پذیرش یا تصویب، بایستی در اسرع وقت توسط امین اسناد موقت، ارائه گردد.
- بند ۳- کشورهای عضو که این پروتکل را در طی مهلت پیش‌بینی شده در بند ۱ امضاء نکرده‌اند و نیز کشورهایی که تقاضای الحاق آنها به کوتیف ۱۹۸۰ قانوناً طبق بند ۲ از ماده ۲۳، پذیرفته تلقی شده است، می‌توانند پیش از لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، با به ودیعه نهادن سند الحاق نزد امین اسناد موقت، به آن بپیوندند.
- بند ۴- الحاق یک کشور به کوتیف ۱۹۸۰ طبق ماده ۲۳ آن، که درخواست پیوستن آن از زمان مفتوح شدن این پروتکل برای امضاء تا لازم‌الاجرا شدن آن ارسال شده باشد، هم به عنوان درخواست پیوستن به کوتیف ۱۹۸۰ و هم به عنوان درخواست پیوستن به نسخه جدید کنوانسیون که



پروتکل مورخ سوم ژوئن ۱۹۹۹ اصلاح کنوانسیون حمل و نقل بین المللی ریلی (کوتیف)

تدوین شده در تاریخ ۹ می ۱۹۸۰ (پروتکل ۱۹۹۹)

در اجرای ماده ۶ و بند ۲ از ماده ۱۹ کنوانسیون حمل و نقل بین المللی ریلی که در تاریخ ۹ می ۱۹۸۰ در برن به امضاء رسید و از این پس کوتیف ۱۹۸۰ نامیده می شود، پنجمین مجمع عمومی سازمان بین الدول حمل و نقل بین المللی ریلی (اتیف) از تاریخ ۲۶ می تا ۳ ژوئن ۱۹۹۹ در شهر ویلنیوس (Vilnius)، برگزار گردید.

■ با اعتقاد به ضرورت و سودمندی یک سازمان بین الدول که تا حد امکان به تمامی جنبه های حمل و نقل بین المللی ریلی در سطح دولت ها می پردازد،

■ نظر به اینکه برای این منظور، و با توجه به اجرای کوتیف ۱۹۸۰ توسط ۳۹ کشور اروپایی، آسیایی، آفریقایی و نیز شرکت های بهره بردار ریلی موجود در این کشورها، اتیف مناسب ترین سازمان است،

■ نظر به ضرورت توسعه کوتیف ۱۹۸۰، به ویژه در خصوص قواعد یکسان CIV و قواعد یکسان CIM، جهت مطابقت آن با نیازهای جدید حمل و نقل بین المللی ریلی،

■ با توجه به اینکه ایمنی در طول دوره حمل کالاهای خطرناک در ترافیک بین المللی ریلی، مستلزم تبدیل مقررات RID به یک سیستم حقوق عمومی است که اجرای آن، دیگر وابسته به عقد یک قرارداد حمل و نقل تابع قواعد یکسان CIM نباشد،

■ نظر به این که تغییرات سیاسی، اقتصادی و قضائی حاصله در بسیاری از کشورهای عضو، از زمان امضای کنوانسیون در تاریخ ۹ می ۱۹۸۰ تاکنون، بایستی انگیزه ی تدوین و توسعه دستورالعمل های یکسانی باشد که سایر حوزه های حقوقی مهم در ترافیک بین المللی ریلی را در برگیرد،

■ نظر به این که دولت ها در عین لحاظ نمودن منافع عمومی خاص، می بایست تدابیر موثرتری برای حذف موانع موجود در عبور مرزی در ترافیک بین المللی ریلی اتخاذ نمایند،

■ نظر به اینکه در راستای منافع حمل و نقل بین المللی ریلی، به روزآوری کنوانسیون ها و موافقتنامه های چندجانبه بین المللی موجود در زمینه راه آهن و در صورت مقتضی گنجاندن آنها در این کنوانسیون حائز اهمیت می باشد،



موجود در ضمیمه این پروتکل).

■ **بند ۲-** حداکثر سه ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، دبیرکل اتیف، نشست کمیته کارشناسان فنی را برگزار خواهد نمود.

■ **بند ۳-** بعد از لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، ماموریت کمیته اداری که طبق قسمت b، بند ۲ از ماده ۶ کوتیف ۱۹۸۰ مشخص شده، در تاریخی که از سوی مجمع عمومی تعیین شده است پایان خواهد یافت، این تاریخ بایستی با شروع ماموریت اعضای کمیته اداری و اعضای جانشین آن که توسط مجمع عمومی تعیین گردیده‌اند همزمان باشد (قسمت b، بند ۲ از ماده ۱۴ از کوتیف در نسخه موجود در ضمیمه این پروتکل).

■ **بند ۴-** حکم رسمی مدیرکل دفتر مرکزی که در زمان لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، در این سمت باشد با انقضای دوره‌ای که برای آن دوره منصوب شده، طبق قسمت d، بند ۲ از ماده ۷ کوتیف ۱۹۸۰، پایان می‌یابد. وی از زمان لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، وظایف دبیرکل را بر عهده خواهد داشت.

■ **بند ۵-** حتی پس از لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، مقررات مرتبط ماده‌های ۶، ۷ و ۱۱ کوتیف ۱۹۸۰ در خصوص موارد ذیل قابل اجرا خواهد بود:

- (a) بررسی حساب‌ها و تصویب حساب‌های سالانه سازمان،
 - (b) تعیین مبلغ قطعی حق عضویت کشورهای عضو از هزینه‌های سازمان،
 - (c) پرداخت حق عضویت‌ها،
 - (d) سقف مبلغی که هزینه‌های سازمان می‌تواند طی یک دوره ۵ ساله به آن برسد و قبل از لازم‌الاجرا شدن این پروتکل تعیین شده است.
- موارد a تا c به سالی که طی آن این پروتکل لازم‌الاجرا می‌شود و نیز به سال قبل از آن مربوط می‌شوند.

■ **بند ۶-** حق عضویت قطعی کشورهای عضو، برای سالی که طی آن این پروتکل لازم‌الاجرا می‌شود بر پایه بند ۱ از ماده ۱۱، کوتیف ۱۹۸۰ محاسبه خواهد شد.

■ **بند ۷-** براساس تقاضای کشور عضوی که حق عضویت آن به موجب ماده ۲۶ کنوانسیون- در نسخه موجود در ضمیمه این پروتکل- بیش از حق عضویت مقرر برای سال ۱۹۹۹ باشد، مجمع عمومی می‌تواند حق عضویت این کشور را برای ۳ سال پس از لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، با در نظر گرفتن اصول زیر، تعیین نماید:

(a) مبنای تعیین حق عضویت موقت، به موجب بند ۳ از ماده ۲۶ که در بالا به آن اشاره شده، حداقل حق عضویت، یا حق عضویت مقرر برای سال ۱۹۹۹ است در صورتی که مبلغ این حق عضویت، از حداقل مبلغ حق عضویت بیشتر باشد.

(b) برای رسیدن به مبلغ حق عضویت قطعی محاسبه‌شده بر اساس ماده ۲۶، حق عضویت

در ضمیمه این پروتکل آمده است، در نظر گرفته خواهد شد.

ماده: (۴)

لازم الاجرا شدن

■ **بند ۱-** این پروتکل در نخستین روز سومین ماه پس از آنکه امین اسناد موقت، به ودیعه نهاده شدن سندی که با آن، شرایط اشاره شده در بند ۲ از ماده ۲۰ از کوتیف ۱۹۸۰ محقق گشته را به کشورهای عضو ابلاغ نمود، لازم الاجرا خواهد گردید (به عبارتی روز اول سومین ماه پس از ابلاغ).
کشورهایی که به هنگام اخذ تصمیمات پنجمین مجمع عمومی، و نیز هنگامی که شرایط لازم الاجرا شدن این پروتکل محقق گردید جزء کشورهای عضو بودند براساس بند ۲ از ماده ۲۰، همچنان به عنوان کشورهای عضو تلقی خواهند شد.

■ **بند ۲-** با این وجود، ماده ۳ از لحظه ای که این پروتکل برای امضاء باز می شود قابل اجرا خواهد بود.

ماده: (۵)

اظهارنامه ها و حق شرطها

اظهارنامه ها و حق شرطهایی که در بند ۱ از ماده ۴۲ کنوانسیون در نسخه موجود در ضمیمه این پروتکل - پیش بینی شده است را می توان در هر زمانی، حتی قبل از لازم الاجرا شدن این پروتکل نیز تدوین یا صادر نمود. این اظهارنامه ها و حق شرطها در زمان لازم الاجرا شدن این پروتکل، لازم الاجرا خواهند شد.

ماده: (۶)

مفاد موقتی

■ **بند ۱-** حداکثر شش ماه پس از لازم الاجرا شدن این پروتکل، دبیرکل اتیف، نشست مجمع عمومی را برگزار خواهد کرد تا:

■ **a)** اعضای کمیته اداری را برای دوره ی آتی (قسمت b، بند ۲ از ماده ۱۴ کوتیف در نسخه موجود در ضمیمه این پروتکل) تعیین نمایند و در صورت مقتضی، درخصوص پایان حکم رسمی کمیته اداری کنونی تصمیم گیری نمایند،

■ **b)** برای هر دوره ی شش ساله، سقف مبلغی را که هزینه های سازمان در طول هر دوره مالی می تواند به آن حد برسد تعیین نمایند (قسمت e، بند ۲ از ماده ۱۴ کوتیف در نسخه موجود در ضمیمه این پروتکل).

■ **c)** در صورت اقتضا، دبیرکل را انتخاب نمایند (قسمت c، بند ۲ از ماده ۱۴ کوتیف در نسخه



از طرف: کشور پادشاهی نروژ	از طرف: جمهوری یونان
از طرف: کشور پادشاهی هلند	از طرف: جمهوری مجارستان
از طرف: جمهوری لهستان	از طرف: جمهوری عراق
از طرف: جمهوری پرتغال	از طرف: جمهوری اسلامی ایران
از طرف: رومانی	از طرف: ایرلند
از طرف: جمهوری اسلوواکی	از طرف: جمهوری ایتالیا
از طرف: جمهوری اسلونی	از طرف: جمهوری لبنان
از طرف: کشور پادشاهی سوئد	از طرف: کشور شاهزاده نشین لیختن اشتاین
از طرف: کنفدراسیون سوئیس	از طرف: جمهوری لیتوانی
از طرف: جمهوری عربی سوریه	از طرف: دوک نشین کبیر لوگزامبورگ
از طرف: جمهوری چک	از طرف: جمهوری سابق یوگسلاوی مقدونیه
از طرف: جمهوری تونس	از طرف: دولت پادشاهی مراکش
از طرف: جمهوری ترکیه	از طرف: کشور شاهزاده نشین موناکو

بایستی حداکثر در ۳ مرحله تدریجاً وفق داده شود.

این مقررات در مورد کشورهای عضو که کمترین حق عضویت را بدهکارند، اعمال نخواهد شد و دلیل آن هرچه باشد آنها بدهکار خواهند بود.

■ **بند ۸-** قراردادهای حمل و نقل مسافری یا کالا در ترافیک بین‌المللی بین کشورهای عضو، که بر اساس قواعد یکسان CIV۱۹۸۰ یا قواعد یکسان CIM۱۹۸۰ منعقد گردیده، حتی بعد از لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، همچنان تابع قواعد یکسانی خواهد بود که در زمان عقد این قراردادها لازم‌الاجرا بودند.

■ **بند ۹-** مقررات الزامی قواعد یکسان CUV و CUI، بر قراردادهای منعقد شده پیش از لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، تا یک سال بعد از لازم‌الاجرا شدن این پروتکل اعمال خواهند شد.

ماده: (۷)

متون پروتکل

■ **بند ۱-** این پروتکل به زبان‌های فرانسه، آلمانی و انگلیسی منعقد و به امضاء رسیده است. در صورت بروز اختلاف، فقط متن فرانسوی معتبر خواهد بود.

■ **بند ۲-** این سازمان، در صورت پیشنهاد یکی از کشورهای ذیربط عضو، ترجمه‌های رسمی این پروتکل را به سایر زبان‌ها منتشر خواهد کرد، به شرطی که آن زبان‌ها، زبان رسمی در قلمرو حداقل دو کشور عضو باشد. این ترجمه‌ها با همکاری مراجع صلاحیتدار کشورهای عضو ذیربط آماده خواهد شد.

برای گواهی مراتب بالا، امضاء کنندگان تام‌الاختیار ذیل، از طرف دولت متبوعشان این پروتکل را امضاء کرده‌اند. این پروتکل در ویلینوس در تاریخ سوم ژوئن ۱۹۹۹، تنها در یک نسخه اصلی به زبان‌های فرانسه، آلمانی و انگلیسی تنظیم شده است؛ این نسخه‌های اصلی به صورت امانت به بایگانی سازمان اتیف سپرده شده است. رونوشت‌های تایید شده‌ی این پروتکل به هر یک از کشورهای عضو ارسال خواهد گردید.

از طرف: جمهوری آلبانی	از طرف: جمهوری کرواسی
از طرف: جمهوری دموکراتیک خلق الجزایر	از طرف: دولت پادشاهی دانمارک
از طرف: جمهوری فدرال آلمان	از طرف: دولت پادشاهی اسپانیا
از طرف: جمهوری اتریش	از طرف: جمهوری فنلاند
از طرف: کشور پادشاهی بلژیک	از طرف: جمهوری فرانسه
از طرف: بوسنی و هرزگوین	از طرف: کشور پادشاهی متحده بریتانیای
از طرف: جمهوری بلغارستان	کبیر و ایرلند شمالی



ماده: (۲)

هدف سازمان

■ بند ۱- هدف این سازمان بهبود، ارتقاء و تسهیل ترافیک بین‌المللی ریلی در تمامی جنبه‌های آن، به ویژه از طریق موارد ذیل خواهد بود:

(a) تدوین نظام‌های حقوقی یکسان در زمینه‌های حقوقی:

۱- قرارداد حمل و نقل بین‌المللی مسافر و کالا در ترافیک یکسره بین‌المللی ریلی، به انضمام حمل‌ونقل‌های چندوجهی با استفاده از سایر وسایل حمل‌ونقلی که تابع یک قرارداد واحد باشند؛

۲- قرارداد استفاده از واگن‌ها به عنوان وسائط حمل‌ونقل در ترافیک بین‌المللی ریلی؛

۳- قرارداد استفاده از زیربنا در ترافیک بین‌المللی ریلی؛

۴- حمل کالاهای خطرناک در ترافیک بین‌المللی ریلی؛

(b) مشارکت در رفع هر چه سریعتر موانع عبور از مرز در ترافیک بین‌المللی ریلی، درعین‌در نظر گرفتن منافع عمومی خاص، تا جایی که علل این مشکلات در صلاحیت دولت‌ها باشد؛

(c) مشارکت در بهره‌برداری یکسان و یکسان‌سازی فنی در حوزه راه‌آهن از طریق معتبر ساختن استانداردهای فنی و اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان؛

(d) تدوین یک روند یکسان برای پذیرش فنی تجهیزات ریلی مورد نظر برای استفاده در ترافیک بین‌المللی؛

(e) نظارت بر اعمال کلیه قواعد و توصیه‌های تدوین‌شده این سازمان؛

(f) توسعه نظام‌های حقوقی، قواعد و رویه‌های یکسان که در موارد a تا e ذکر شده، با در نظر گرفتن پیشرفت‌های فنی، اقتصادی و حقوقی.

■ بند ۲- این سازمان می‌تواند:

(a) در چارچوب هدف مندرج در بند ۱، نظام‌های حقوقی یکسان دیگری را نیز تدوین کند.

(b) چارچوبی ایجاد کند که در آن کشورهای عضو بتوانند دیگر کنوانسیون‌های بین‌المللی را به منظور بهبود، ارتقاء و تسهیل ترافیک بین‌المللی ریلی گسترش دهند.

ماده (۳)

همکاری بین‌المللی

■ بند ۱- کشورهای عضو متعهد می‌شوند تا همکاری‌های بین‌المللی خود را در زمینه راه‌آهن به طور کلی در چارچوب این سازمان متمرکز کنند، البته تا جایی که با وظایفی که طبق ماده‌های ۲ و ۴ به این سازمان محول شده پیوستگی داشته باشد. برای نیل به این هدف،

کنواسیون حمل و نقل بین المللی ریلی (کوتیف)

مورخ نهم می ۱۹۸۰،
بر اساس نسخه پروتکل اصلاحی
سوم ژوئن ۱۹۹۹

عنوان اول: مفاد کلی

ماده: (۱)

سازمان بین الدول

- **بند ۱-** طرف‌های این کنواسیون، به عنوان کشورهای عضو، سازمان بین‌الدول حمل و نقل بین‌المللی ریلی (اتیف) که از این پس "این سازمان" نامیده می‌شود را تشکیل می‌دهند.
- **بند ۲-** مقر این سازمان در شهر برن می‌باشد. مجمع عمومی می‌تواند تصمیم بگیرد که مقر سازمان را در جای دیگری در یکی از کشورهای عضو مستقر نماید.
- **بند ۳-** این سازمان دارای شخصیت حقوقی خواهد بود. به ویژه صلاحیت وارد شدن در قراردادهای و کسب و واگذاری اموال منقول و غیرمنقول را خواهد داشت و می‌تواند یکی از طرفین اقدامات قضایی باشد.
- **بند ۴-** تحت شرایط مندرج در پروتکل درخصوص امتیازات و مصونیت‌های سازمان که در ضمیمه کنواسیون آمده، این سازمان، پرسنل آن، کارشناسان فراخوانده شده از طرف سازمان و نمایندگان کشورهای عضو از امتیازات و مصونیت‌های لازم برای انجام ماموریت‌شان برخوردار خواهند بود.
- **بند ۵-** روابط بین این سازمان و کشوری که مقر سازمان در آن واقع است، بر اساس موافقت‌نامه دفتر مرکزی، تنظیم خواهد گردید.
- **بند ۶-** زبان‌های فرانسه، آلمانی و انگلیسی، زبان‌های کاری این سازمان خواهد بود. مجمع عمومی می‌تواند زبان‌های کاری دیگری را بکار گیرد.

می نمایند برای دستیابی به حداکثر یکسان سازی ممکن در مقررات، استانداردها، روندها و شیوه‌های سازمانی که به وسایل نقلیه ریلی، پرسنل راه آهن، زیربنای ریلی و خدمات جانبی مرتبط می‌باشد کمک کنند.

■ **بند ۳-** کشورهای عضو موافقت می‌کنند که انعقاد موافقت‌نامه‌های بین مدیران زیربنایی را به منظور بهینه‌سازی ترافیک ریلی بین‌المللی تسهیل نمایند.

ماده (۶)

قواعد یکسان

■ **بند ۱-** تا جایی که اظهارنامه‌هایی بر اساس جمله اول بند ۱ از ماده ۴۲ صورت نگرفته باشد، موارد ذیل در ترافیک بین‌المللی ریلی و پذیرش تجهیزات ریلی برای بهره‌برداری در ترافیک بین‌المللی حاکم خواهد بود:

(a) "قواعد یکسان در خصوص قرارداد حمل و نقل بین‌المللی ریلی مسافر (CIV)" که پیوست A کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(b) "قواعد یکسان در خصوص قرارداد حمل و نقل بین‌المللی ریلی کالا (CIM)" که پیوست B کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(c) "مقررات مربوط به حمل بین‌المللی ریلی کالاهای خطرناک (RID)" که پیوست C کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(d) "قواعد یکسان در خصوص قراردادهای استفاده از وسایل نقلیه در ترافیک بین‌المللی ریلی (CUV)" که پیوست D کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(e) "قواعد یکسان در خصوص قرارداد استفاده از زیربنا در ترافیک بین‌المللی ریلی (CUI)" که پیوست E کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(f) "قواعد یکسان در خصوص معتبرسازی استانداردهای فنی و اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان قابل اعمال برای تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین‌المللی (TPAU)" که پیوست F کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(g) "قواعد یکسان در خصوص پذیرش فنی تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین‌المللی (ATMF)" که پیوست G کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(h) سایر نظام‌های حقوقی یکسان که به موجب قسمت a بند ۲ از ماده ۲، توسط سازمان تدوین شده‌اند نیز پیوست‌های کنوانسیون را تشکیل می‌دهند.

■ **بند ۲-** این قواعد یکسان، مقررات و نظام‌های برشمرده شده در بند ۱ به انضمام ضمیمه آنها، بخش لاینفک کنوانسیون را تشکیل می‌دهند.

کشورهای عضو کلیه تدابیر لازم و مفید را اتخاذ خواهند کرد تا کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های چندجانبه‌ی بین‌المللی لازم‌الاجرا که این کشورها خود جزء طرف‌های قرارداد آنها می‌باشند اتخاذ شود البته تا جایی که این کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌ها به همکاری بین‌المللی در زمینه راه‌آهن مربوط باشد و صلاحیت‌هایی را به سایر سازمان‌های بین‌الدول یا غیردولتی محول نماید که با وظایف محوله به این سازمان منطبق باشد.

■ **بند ۲-** تعهدات ناشی از بند ۱ برای کشورهای عضوی که همزمان عضو جامعه اروپا یا کشورهای طرف موافقتنامه "منطقه‌ی اقتصادی اروپا" هستند بر تعهدات این کشورها به عنوان اعضای جوامع اروپایی یا کشورهای طرف موافقتنامه "منطقه‌ی اقتصادی اروپا" اولویت نخواهد داشت.

ماده (۴)

به عهده گرفتن و واگذاری اختیارات

■ **بند ۱-** با تصمیم مجمع عمومی، این سازمان مجاز خواهد شد در چارچوب هدف مشخص شده آن در ماده ۲، اختیارات، منابع و تعهداتی را که ممکن است از طرف سایر سازمان‌های بین‌الدول به آن واگذار شود از طریق موافقت‌نامه‌های منعقد شده با آن سازمان‌ها، به عهده گیرد.

■ **بند ۲-** این سازمان می‌تواند با تصمیم مجمع عمومی، اختیارات، منابع و تعهداتی را از طریق موافقت‌نامه‌های منعقد شده با سازمان‌های بین‌الدول، به آنها واگذار کند.

■ **بند ۳-** این سازمان می‌تواند، با تصویب کمیته اداری، وظایف اداری مرتبط با هدف سازمان را که یکی از کشورهای عضو به آن واگذار نموده به عهده گیرد. هزینه‌های ناشی از انجام این وظایف توسط سازمان به عهده کشور عضو ذیربط می‌باشد.

ماده (۵)

تعهدات خاص کشورهای عضو

■ **بند ۱-** کشورهای عضو موافقت می‌کنند که کلیه تدابیر مناسب را، به منظور تسهیل و تسریع ترافیک ریلی بین‌المللی اتخاذ نمایند. بدین منظور، هر کدام از کشورهای عضو تا حد امکان متعهد می‌شوند که:

(a) هر گونه روند غیرضروری را حذف نمایند،

(b) تشریفات لازم را ساده‌سازی و استانداردسازی نمایند،

(c) بازرسی‌های مرزی را تسهیل نمایند.

■ **بند ۲-** به منظور تسهیل و بهبود ترافیک بین‌المللی ریلی، کشورهای عضو موافقت

تصمیم قضائی یا روز مورد توافق طرفین انجام شود.

ماده (۱۰)

مقررات تکمیلی

- **بند ۱-** دو یا چند کشور عضو و یا دو یا چند کاربر می-توانند در خصوص مقررات مکمل برای اجرای قواعد یکسان CIV و قواعد یکسان CIM، توافق نمایند؛ آنها نمی-توانند از این قواعد یکسان، عدول نمایند.
- **بند ۲-** مقررات تکمیلی اشاره شده در بند ۱ بایستی لازم‌الاجرا گشته و به شیوه ای که براساس قوانین و دستورالعمل‌های هر کشور لازم است منتشر شود. مقررات تکمیلی کشورها و لازم‌الاجرا شدن آنها بایستی به اطلاع دبیرکل سازمان برسد. وی بایستی این اطلاعات را به سایر کشورهای عضو ابلاغ نماید.

ماده (۱۱)

تامین هزینه دادرسی

در اقدامات مبتنی بر قواعد یکسان CIV، قواعد یکسان CIM قواعد یکسان CUV یا قواعد یکسان GUI تامین هزینه دادرسی نمی-تواند الزامی باشد.

ماده (۱۲)

اجرای احکام، توقیف اموال

- **بند ۱-** احکامی که توسط یک دادگاه یا دیوان ذیصلاح بر اساس مقررات کنوانسیون پس از محاکمه یا به صورت حکم غیابی، صادر گردد، وقتی بر اساس قانون اعمالی آن دادگاه یا دیوان، لازم‌الاجرا گردید، پس از انجام تشریفات لازم در کشوری که لازم‌الاجرا شدن در آن محقق می‌شود، بایستی در همه کشورهای عضو نافذ باشد. تجدیدنظر در این امر پذیرفته نیست. این مقررات بایستی در تسویه‌های قضایی نیز اعمال شود.
- **بند ۲-** بند ۱ در مورد احکام موقت و نیز جبران خسارت هزینه‌های خواهانی که اقامه دعوی وی رد شده است، اعمال نخواهد شد.
- **بند ۳-** بدهی‌های ناشی از یک عملیات حمل و نقلی تابع قواعد یکسان CIV یا قواعد یکسان CIM که یک شرکت حمل و نقلی که تابع صلاحیت قضایی آن دولت عضو نمی باشد به شرکت حمل و نقل دیگر بدهکار می باشد فقط طبق حکم صادره از سوی مقام قضایی کشوری که دارای صلاحیت قضایی در برابر شرکت مکلف به پرداخت بدهی قابل اجرا می باشد.

ماده (۷)

تعریف عبارت "کنوانسیون"

در مفاد زیر، عبارت "کنوانسیون"، شامل خودِ کنوانسیون کوتیف، پروتکل اشاره شده در بند ۴ از ماده ۱ و پیوست‌های اشاره شده در ماده ۶ و نیز ضمیمه آنها است.

عنوان دوم: مفاد عمومی

ماده (۸)

قانون ملی

- **بند ۱-** در تفسیر و اجرای کنوانسیون، ویژگی حقوق بین‌الملل و ضرورت ارتقاء یکسان‌سازی مد نظر خواهد بود.
- **بند ۲-** در صورتی که مقرراتی در کنوانسیون قید نشده باشد، قانون ملی اعمال خواهد شد.
- **بند ۳-** منظور از "قانون ملی"، یعنی قانون کشوری که در آنجا شخص ذیحق، حقوق خود را از جمله در قواعد مربوط به تعارض قوانین استیفا می‌نماید.

ماده (۹)

واحد محاسبه

- **بند ۱-** واحد محاسبه که در پیوست‌ها به آنها اشاره شده، بر اساس تعریف صندوق بین‌المللی پول، حق برداشت مخصوص خواهد بود.
- **بند ۲-** در حق برداشت مخصوص، ارزش واحد پول ملی یک کشور عضو که عضو صندوق بین‌المللی پول باشد برحسب روش اعمالی صندوق بین‌المللی پول برای انجام عملیات و تراکنش‌های خاص خود، محاسبه خواهد شد.
- **بند ۳-** در حق برداشت مخصوص، ارزش پول رایج ملی یک کشور عضو که عضو صندوق بین‌المللی پول نباشد به روشی که آن کشور تعیین می‌کند، محاسبه خواهد گردید. این روش محاسبه باید ارزش واقعی پول رایج ملی را در نزدیکترین حد ممکن به ارزشی که از اعمال بند ۲ حاصل می‌شود محاسبه نماید.
- **بند ۴-** کشورها بایستی هر بار که تغییری در روش محاسبه آنها یا در ارزش پول رایج ملی آنها نسبت به واحد محاسبه ایجاد شود، روش محاسبه خود را بر اساس بند ۳ به اطلاع دبیرکل برسانند. دبیرکل نیز بایستی این اطلاعات را به دیگر کشورهای عضو ابلاغ نماید.
- **بند ۵-** مبلغی که در واحدهای محاسبه بیان شده است، بایستی به پول ملی کشوری که در آن دادگاه یا دیوان تشکیل می‌شود تبدیل گردد. تبدیل ارز بایستی طبق ارزش آن پول در روز

ماده (۱۴)

مجمع عمومی

- بند ۱- مجمع عمومی متشکل از تمامی کشورهای عضو خواهد بود.
- بند ۲- مجمع عمومی بایستی:
 - (a) آیین نامه داخلی خود را تدوین نماید؛
 - (b) اعضای کمیته اداری و نیز یک عضو جانشین برای هر یک از آنها را تعیین نموده و دولت عضوی را که ریاست کمیته را به عهده خواهد گرفت انتخاب نماید (بندهای ۱ تا ۳ از ماده ۱۵)؛
 - (c) دبیرکل را انتخاب نماید (بند ۲ از ماده ۲۱)؛
 - (d) دستورالعمل‌های مربوط به فعالیت کمیته اداری و دبیرکل را صادر نماید؛
 - (e) برای هر دوره‌ی شش ساله، سقف مبلغی که هزینه‌های سازمان در طول هر دوره مالی (ماده ۲۵) می‌تواند به آن حد برسد را تعیین نماید؛ در غیر اینصورت، این مجمع بایستی دستورالعمل‌هایی درباره‌ی چارچوب این هزینه‌ها برای یک دوره‌ی حداکثر ۶ ساله صادر نماید؛
 - (f) درخصوص اینکه دفتر مرکزی سازمان در محلی دیگر مستقر شود یا خیر، تصمیم‌گیری نماید (بند ۲ از ماده ۱)؛
 - (g) درخصوص معرفی سایر زبان‌های کاری تصمیم‌گیری نماید (بند ۶ از ماده ۱)؛
 - (h) درخصوص تقبل سایر اختیارات توسط سازمان (بند ۱ از ماده ۴) و نیز انتقال اختیارات سازمان به یک سازمان بین‌الدول دیگر تصمیم‌گیری نماید (بند ۲ از ماده ۴)؛
 - (i) در صورت لزوم، درخصوص ایجاد کمیته‌های موقت برای انجام وظایف خاص تصمیم‌گیری نماید (بند ۲ از ماده ۱۳)؛
 - (j) بررسی نماید که آیا رفتار یک کشور بایستی به عنوان انصراف ضمنی از کنوانسیون تلقی گردد یا خیر (بند ۷ از ماده ۲۶)؛
 - (k) درخصوص اینکه آیا انجام بازرسی حساب‌ها به کشور عضو دیگری، غیر از کشوری که دفتر مرکزی در آن مستقر است، واگذار شود یا خیر، تصمیم‌گیری نماید (بند ۱ از ماده ۲۷)؛
 - (l) درخصوص پیشنهادات ارائه شده برای اصلاح کنوانسیون تصمیم‌گیری نماید (بندهای ۲ و ۳ از ماده ۳۳)؛
 - (m) درخصوص درخواست عضویت‌هایی که به این مجمع تسلیم شده است تصمیم‌گیری نماید (بند ۴ از ماده ۳۷)؛
 - (n) درخصوص شرایط الحاق یک سازمان ائتلاف اقتصادی منطقه‌ای تصمیم‌گیری نماید (بند ۱ از ماده ۳۸)؛

- **بند ۴-** بدهی های ناشی از قراردادی که تابع قواعد یکسان CIV یا قواعد یکسان CIM است فقط به موجب حکم صادره توسط مقام قضائی کشور عضوی که صلاحیت قضایی بر شرکت موظف به پرداخت بدهی دارد بایستی گرفته شود.
- **بند ۵-** وسائط نقلیه ریلی را فقط می توان در قلمرو کشوری - غیر از قلمرو کشوری که دفتر مرکزی شخص در اختیاردارنده وسیله نقلیه در آنجا قرار دارد- و تحت حکم صادره توسط مقام قضائی آن کشور ضبط نمود. منظور از واژه "شخص در اختیاردارنده" شخصی است که از وسیله نقلیه ریلی به عنوان یک وسیله حمل و نقل به صورت دائمی بهره برداری اقتصادی می نماید اعم از اینکه مالک وسیله نقلیه بوده یا حق استفاده از آن را داشته باشد.

عنوان سوم؛ ساختار و عملکرد

ماده (۱۳)

نهادهای

- **بند ۱-** عملکرد سازمان به وسیله نهادهای زیر تضمین خواهد شد:
 - (a) مجمع عمومی،
 - (b) کمیته اداری،
 - (c) کمیته تجدید نظر،
 - (d) کمیته کارشناسان حمل و نقل کالاهای خطرناک (کمیته کارشناسی RID)،
 - (e) کمیته تسهیل ریلی،
 - (f) کمیته کارشناسان فنی،
 - (g) دبیرکل.
- **بند ۲-** مجمع عمومی می تواند درخصوص ایجاد موقتی کمیته های دیگری برای وظایف خاص تصمیم گیری نماید.
- **بند ۳-** در تعیین حد نصاب در مجمع عمومی و یا کمیته های اشاره شده در قسمتهای C تا f از بند ۱، کشورهای عضوی که حق رای ندارند (بند ۵ از ماده ۱۴، بند ۷ از ماده ۲۶، یا بند ۴ از ماده ۴۰)، مد نظر قرار نخواهند گرفت.
- **بند ۴-** ریاست مجمع عمومی، ریاست کمیته اداری و نیز مقام دبیرکلی باید، اصولاً، به ملیت های کشورهای مختلف عضو، داده شود.



ماده (۱۵)

کمیته اداری

- **بند ۱-** کمیته اداری متشکل از یک سوم کشورهای عضو خواهد بود.
- **بند ۲-** اعضای کمیته و یک عضو جانشین برای هر یک از آنها و نیز کشوری که ریاست کمیته را به عهده دارد برای مدت ۳ سال انتخاب خواهند شد. ترکیب کمیته برای هر دوره، به خصوص با توجه به توزیع عادلانه جغرافیائی تعیین خواهد شد. عضو جانشین که طی یک دوره به عضویت کمیته درآمده باشد، در دوره بعدی باید به عنوان یکی از اعضای کمیته انتخاب شود.
- **بند ۳-** در صورتی که یک پست خالی باشد، یا حق رای یک عضو به تعلیق درآید یا در صورت غیبت یک عضو طی ۲ نشست پیاپی کمیته، بدون اینکه آن عضو طبق بند ۶ کشور عضو دیگری را به عنوان نماینده معرفی نموده باشد، عضو جانشین منتخب مجمع عمومی، وظایف عضو مزبور را برای بقیه‌ی دوره انجام خواهد داد.
- **بند ۴-** به استثنای مورد مندرج در بند ۳، هیچ کشور عضوی نمی‌تواند برای بیش از ۲ دوره‌ی کاملی پیاپی در کمیته حضور داشته باشد.
- **بند ۵-** این کمیته بایستی:
 - (a) آئین نامه داخلی خود را تدوین نماید؛
 - (b) موافقت نامه دفتر مرکزی را منعقد نماید؛
 - (c) اساسنامه کارکنان را برای سازمان تدوین نماید؛
 - (d) کارمندان عالی‌رتبه سازمان را، با در نظر گرفتن صلاحیت نامزدها و توزیع جغرافیائی عادلانه منصوب نماید؛
 - (e) آئین نامه‌ای در خصوص امور مالی و دفترداری سازمان تدوین نماید؛
 - (f) برنامه کاری، بودجه، گزارش مدیریتی و حساب‌های سازمان را تصویب نماید؛
 - (g) بر مبنای محاسبات تصویب شده، حق عضویت قطعی قابل پرداخت کشورهای عضو را طبق ماده ۲۶ برای دو سال تقویمی پیشین تعیین نماید، و نیز مبلغ پیش پرداخت صندوق برای کشورهای عضو را طبق بند ۵ از ماده ۲۶، برای سال جاری و سال تقویمی آتی مشخص نماید؛
 - (h) اختیارات این سازمان که مربوط به همه کشورهای عضو یا فقط برخی از کشورهای عضو می‌شود و همچنین هزینه‌هایی که، بر این اساس، بایستی این کشورهای عضو بپردازند را تعیین نماید (بند ۴ از ماده ۲۶)؛
 - (i) پاداش‌های ویژه را تعیین نماید (بند ۱۱ از ماده ۲۶)؛
 - (j) دستورالعمل‌های خاص برای بازرسی حساب‌ها صادر نماید (بند ۱ از ماده ۲۷)؛
 - (k) به عهده گرفتن وظایف اداری توسط سازمان را تصویب (بند ۳ از ماده ۴) و حق عضویت

o) در خصوص درخواست‌های همکاری که به این مجمع تسلیم گردیده است تصمیم‌گیری نماید (بند ۱ از ماده ۳۹)؛

p) در خصوص انحلال سازمان و تصمیم‌گیری درباره واگذاری احتمالی اختیارات آن به یک سازمان بین‌الدولی دیگر تصمیم‌گیری نماید (ماده ۴۳)؛

q) در خصوص سایر مسائل مندرج در دستور کار تصمیم‌گیری نماید.

■ **بند ۳-** دبیرکل، نشست مجمع عمومی را هر ۳ سال یکبار، خواه به درخواست یک سوم کشورهای عضو، یا یک سوم اعضای کمیته اداری، و همچنین در مواردی که در بندهای ۲ و ۳ از ماده ۳۳ و بند ۴ از ماده ۳۷ به آنها اشاره شده، برگزار خواهد کرد. وی بایستی پیش‌نویس دستور کار را، حداقل سه ماه پیش از برگزاری جلسه - بر اساس شرایطی که در آئین‌نامه داخلی که در بند یک، قسمت a به آن اشاره شده - به کشورهای عضو ارسال نماید.

■ **بند ۴-** مجمع عمومی زمانی به حد نصاب (بند ۳ از ماده ۱۳) خواهد رسید که اکثریت کشورهای عضو در آن حضور داشته باشند. یک کشور عضو می‌تواند کشور دیگری را به عنوان نماینده خود معرفی کند، ولی یک کشور نمی‌تواند نمایندگی بیش از یک کشور دیگر را به عهده بگیرد.

■ **بند ۵-** در صورت رای‌گیری در مجمع عمومی در خصوص اصلاحات پیوست‌های کنوانسیون، کشورهای عضو که بر اساس جمله‌ی اول بند ۱ از ماده ۴۲، در خصوص آن پیوست، اظهارنامه صادر نموده‌اند حق رای نخواهند داشت.

■ **بند ۶-** مجمع عمومی تصمیمات خود را با رای اکثر کشورهای عضو حاضر در زمان رای‌گیری اتخاذ خواهد نمود، البته به جز در موارد مندرج در قسمت‌های e، f، g، h، i و p) از بند ۲، و نیز مورد مندرج در بند ۶ از ماده ۳۴، که حضور دو سوم اعضاء برای تصمیم‌گیری در مورد آنها ضروری است. با این وجود، در مورد بند ۲ قسمت ۱ نیز حضور اکثریت دو سوم اعضاء صرفاً در صورتی ضروری است که پیشنهادات مربوط به اصلاح خود کنوانسیون - به استثنای ماده‌های ۹ و ۲۷ بندهای ۲ تا ۵ و نیز پروتکل اشاره شده در بند ۴ از ماده ۱- باشد.

■ **بند ۷-** به دعوت دبیرکل که با موافقت اکثریت کشورهای عضو صورت می‌پذیرد:

a) کشورهایی که عضو این سازمان نیستند،

b) سازمان‌ها و انجمن‌های بین‌المللی که صلاحیت در مسائل فعالیت‌های سازمان داشته،

یا با مشکلات مندرج در دستور کار سروکار دارند،

می‌توانند با صلاحیت مشورتی در نشست‌های مجمع عمومی شرکت کنند.



ماده (۱۶)

سایر کمیته‌ها

- **بند ۱-** اصولاً، کمیته‌های اشاره شده در قسمت‌های c تا f از بند ۱ و بند ۲ از ماده ۱۳، بایستی متشکل از تمام کشورهای عضو باشد. هنگامی که کمیته تجدید نظر، کمیته کارشناسی RID یا کمیته کارشناسان فنی در چارچوب صلاحیت‌های خود، درخصوص اصلاح پیوست‌های کنوانسیون دقیقاً بررسی نموده و تصمیم‌گیری می‌کنند، کشورهای عضوی که درخصوص پیوست‌های مورد بحث، طبق جمله اول بند ۱ از ماده ۴۲، اظهارنامه صادر نموده‌اند جزء اعضای کمیته می‌میرند و به آن نخواهند بود.
- **بند ۲-** دبیرکل بایستی خواه به ابتکار خود یا به درخواست ۵ کشور عضو، یا به درخواست کمیته اداری، این کمیته‌ها را برگزار نماید. وی بایستی پیش‌نویس دستور کار را حداقل دو ماه قبل از افتتاح نشست برای کشورهای عضو ارسال نماید.
- **بند ۳-** هر کشور عضو می‌تواند کشور عضو دیگری را به‌عنوان نماینده خود معرفی نماید. معذک هیچ کشوری نمی‌تواند نماینده بیش از دو کشور دیگر باشد.
- **بند ۴-** هر کشور عضو حاضر فقط یک حق رای دارد. یک پیشنهاد در صورتی تصویب خواهد شد که تعداد آراء مثبت به آن:
 - (a) حداقل به اندازه یک سوم تعداد کشورهای عضوی که در رای‌گیری حضور دارند باشد.
 - (b) بیشتر از تعداد آراء منفی آن بوده باشد.
- **بند ۵-** به دعوت دبیرکل که با موافقت اکثریت کشورهای عضو صورت می‌پذیرد:
 - (a) کشورهایی که عضو این سازمان نیستند،
 - (b) همچنین کشورهایی که به هر دلیلی عضو کمیته مورد نظر نیستند،
 - (c) سازمان‌ها و انجمن‌های بین‌المللی که صلاحیت مسائل مربوط به فعالیت‌های این سازمان را داشته، یا با مشکلات مندرج در دستور کار سروکار دارند، می‌توانند با صلاحیت مشورتی در نشست‌های کمیته‌ها شرکت کنند.
- **بند ۶-** کمیته‌ها بایستی برای هر نشست یا برای یک دوره توافق شده یک رئیس و یک یا چند معاون انتخاب کنند.
- **بند ۷-** اقدامات بایستی به زبان‌های کاری انجام شود. سخنرانی‌هایی که به یکی از زبان‌های کاری ارائه می‌شود به صورت چکیده به سایر زبان‌های کاری ترجمه خواهد شد؛ پیشنهادها و تصمیمات بایستی به طور کامل ترجمه شوند.
- **بند ۸-** صورت جلسات بایستی حاوی خلاصه مذاکرات باشد. پیشنهادها و تصمیمات بایستی به طور کامل در صورت جلسات درج شوند. درخصوص تصمیمات، فقط متن فرانسوی

خاص ناشی از آن را برای دولت عضو مورد نظر تعیین نماید؛
ا) گزارش مدیریتی، صورت حساب ها و نیز تصمیمات و توصیه های خود را به کشورهای عضو ارسال نماید؛

m) با توجه به اینکه مجمع عمومی بایستی ترکیب کمیته اداری را تعیین نماید (مورد b بند ۲ از ماده ۱۴) حداقل دو ماه پیش از افتتاح نشست مجمع عمومی، گزارش فعالیت کمیته اداری و نیز پیشنهادهای برای نحوه ی مناسب محقق ساختن آن را برای کشورهای عضو تدوین و ارسال نماید؛
n) بر مدیریت دبیرکل نظارت نماید؛

o) بر اعمال صحیح کنوانسیون از سوی دبیر کل و اینکه وی تصمیمات متخذه ی سایر نهادها را به اجرا درآورد، نظارت نماید؛ در این راستا، کمیته می تواند اقدام به اتخاذ کلیه تدابیری نماید که که می توانند اعمال کنوانسیون و تصمیمات مذکور را بهتر نمایند؛

p) درخصوص مسائلی که می توانند بر فعالیت این سازمان تاثیر بگذارند و توسط یک کشور عضو یا توسط دبیرکل، به کمیته تسلیم شده است، نظرات مستدل ارائه دهد؛

q) اختلافات بین یک کشور عضو و دبیرکل درخصوص نقش وی به عنوان امانتدار را حل و فصل نماید (بند ۲ از ماده ۳۶)؛

r) درخصوص تقاضاهای تعلیق عضویت تصمیم گیری نماید (ماده ۴۰).

■ **بند ۶-** کمیته اداری هنگامی به حد نصاب خواهد رسید که دو سوم اعضای آن حضور داشته باشند. اگر چه یک عضو می تواند نماینده عضو دیگر شود، اما هیچ عضوی نمی تواند نمایندگی بیش از یک عضو دیگر را به عهده گیرد.

■ **بند ۷-** این کمیته باید تصمیمات خود را با اکثریت اعضای حاضر در زمان رای گیری اتخاذ نماید.

■ **بند ۸-** کمیته اداری همیشه در دفتر مرکزی سازمان تشکیل جلسه خواهد داد مگر آنکه کمیته مزبور به نحو دیگری در این خصوص تصمیم گرفته باشد. صورت جلسه نشست ها بایستی برای تمامی کشورهای عضو ارسال گردد.

■ **بند ۹-** رئیس کمیته بایستی:

a) کمیته را حداقل سالی یک بار و نیز به درخواست ۴ عضو کمیته یا به درخواست دبیرکل، برگزار نماید.

b) پیش نویس دستور جلسه را برای اعضای کمیته ارسال دارد.

c) به مسائل فوری که در حد فاصل بین نشست ها به وجود می آید در چارچوب و شرایط مندرج در آئین نامه داخلی، رسیدگی نماید.

d) موافقت نامه دفتر مرکزی که در قسمت b از بند ۵ به آن اشاره شده را امضاء نماید.

■ **بند ۱۰-** کمیته در محدوده مسئولیت های خاص خود، می تواند انجام برخی از وظایف

خاص را به رئیس واگذار نماید.



ماده (۲۰)

کمیته کارشناسان فنی

■ بند ۱- کمیته کارشناسان فنی بایستی:

- (a) طبق ماده ۵ از قواعد یکسان APTU، درخصوص اعتبار یک استاندارد فنی مربوط به تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین‌المللی، تصمیم‌گیری نماید.
- (b) طبق ماده ۶ از قواعد یکسان APTU، درخصوص اتخاذ یک دستورالعمل فنی یکسان مربوط به ساخت، بهره‌برداری، تعمیر و نگهداری یا اتخاذ یک رویه درخصوص تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین‌المللی، تصمیم‌گیری نماید.
- (c) بر اعمال استانداردهای فنی و دستورالعمل‌های فنی یکسان مربوط به تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین‌المللی نظارت نموده و تدوین این دستورالعمل‌ها را با در نظر گرفتن معتبرسازی یا اتخاذ آنها بر طبق روند پیش‌بینی‌شده در ماده‌های ۵ و ۶ از قواعد یکسان APTU، بررسی نماید.
- (d) طبق بند ۶ از ماده ۳۳، درخصوص پیشنهادهای مربوط به اصلاح کنوانسیون تصمیم‌گیری نماید.

(e) به سایر اموری که طبق قواعد یکسان APTU و قواعد یکسان ATMف به این کمیته محول شده، رسیدگی نماید.

■ بند ۲- کمیته کارشناسان فنی (بند ۳ از ماده ۱۳) زمانی به حد نصاب خواهد رسید که نیمی از کشورهای عضو در راستای بند ۱ از ماده ۱۶ در جلسه حضور داشته باشند. هنگام تصمیم‌گیری درخصوص مقررات ضمایم قواعد یکسان APTU، کشورهای عضوی که طبق بند ۴ از ماده ۳۵، به آن مقررات اعتراض کرده‌اند یا طبق بند ۱ از ماده ۹ قواعد یکسان APTU اظهارنامه ارائه کرده‌اند حق رای نخواهند داشت.

■ بند ۳- کمیته کارشناسان فنی می‌تواند استانداردهای فنی را معتبر ساخته یا دستورالعمل‌های فنی یکسان اتخاذ نموده و یا از معتبرسازی و یا اتخاذ آنها خودداری کند؛ اما تحت هیچ شرایطی نمی‌تواند آنها را اصلاح کند.

ماده (۲۱)

دبیرکل

■ بند ۱- دبیرکل بایستی وظایف دبیرخانه این سازمان را به عهده گیرد.

■ بند ۲- دبیرکل توسط مجمع عمومی برای یک دوره ۳ ساله انتخاب خواهد شد و می‌تواند حداکثر تا دوبرار دیگر به این سمت مجدداً انتخاب شود.

- معتبر خواهد بود. صورت جلسات بایستی برای تمامی کشورهای عضو ارسال گردد.
- بند ۹- این کمیته‌ها می‌توانند برای رسیدگی به مسائل خاص، گروه‌های کاری تشکیل دهند.
 - بند ۱۰- این کمیته‌ها بایستی آئین نامه داخلی خود را تدوین نمایند.

ماده (۱۷)

کمیته تجدیدنظر

- بند ۱- کمیته تجدیدنظر بایستی:
 - (a) طبق بند ۴ از ماده ۳۳، درخصوص پیشنهادهای مربوط به اصلاح کنوانسیون تصمیم‌گیری نماید.
 - (b) طبق بند ۲ از ماده ۳۳، پیشنهادهائی را که قرار است برای تصمیم‌گیری به مجمع عمومی تسلیم شود، مورد بررسی قرار دهد.
- بند ۲- کمیته تجدیدنظر هنگامی به حد نصاب خواهد رسید (بند ۳ از ماده ۱۳) که اکثریت کشورهای عضو در آن حضور داشته باشند.

ماده (۱۸)

کمیته کارشناسی RID

- بند ۱- کمیته کارشناسی RID بایستی براساس بند ۵ از ماده ۳۳ درخصوص پیشنهادهای مربوط به اصلاح کنوانسیون تصمیم‌گیری نماید.
- بند ۲- کمیته کارشناسی RID، هنگامی به حد نصاب (بند ۳ از ماده ۱۳) خواهد رسید که یک سوم کشورهای عضو در آن حضور داشته باشند.

ماده (۱۹)

کمیته تسهیل ریلی

- بند ۱- کمیته تسهیل ریلی بایستی:
 - (a) نظر خود را در خصوص تمامی مسائل مربوط به تسهیل عبور از مرزها در ترافیک بین‌المللی ریلی ابراز دارد.
 - (b) استانداردها، متدها، رویه‌ها و اقدامات مربوط به تسهیل ریلی را توصیه نماید.
- بند ۲- کمیته تسهیل ریلی، هنگامی به حد نصاب (بند ۳ از ماده ۱۳) خواهد رسید که یک سوم کشورهای عضو در آن حضور داشته باشند.



ماده (۲۳)

نشریه

- **بند ۱-** سازمان بایستی نشریه‌ای منتشر نماید که حاوی مکاتبات رسمی و نیز دیگر اطلاعات ضروری و مفید در زمینه اجرای کنوانسیون باشد.
- **بند ۲-** مکاتباتی را که براساس کنوانسیون دبیرکل مسئول پاسخگویی به آنها است در صورت اقتضا، می‌توان به شکل یک نشریه چاپ نمود.

ماده (۲۴)

فهرست خطوط یا مسیرها

- **بند ۱-** مسیرهای آبی داخلی و دریایی اشاره شده در ماده اول قواعد یکسان CIV و ماده اول قواعد یکسان CIM، که در آنها افزون بر حمل و نقل ریلی، حمل و نقل دریایی با استفاده از یک قرارداد واحد حمل و نقلی صورت می‌گیرد، بایستی شامل دو فهرست باشد:

a) فهرست مسیرهای آبی داخلی و دریایی CIV

b) فهرست مسیرهای آبی داخلی و دریایی CIM

- **بند ۲-** خطوط ریلی یک کشور عضو که طبق بند ۶ از ماده ۱ قواعد یکسان CIV یا طبق بند ۶ از ماده ۱ قواعد یکسان CIM حق شرط تسلیم نموده اند، بر اساس آن حق شرط بایستی شامل دو فهرست باشد:

a) فهرست خطوط ریلی CIV

b) فهرست خطوط ریلی CIM

- **بند ۳-** کشورهای عضو بایستی ابلاغ خود درخصوص گنجاندن یا حذف خطوط یا مسیرهای اشاره شده در بندهای ۱ و ۲ را به دبیرکل ارسال نمایند. چنانچه مسیرهای آبی داخلی و دریایی اشاره شده در بند ۱ کشورهای عضو را به یکدیگر متصل نماید در آن صورت بایستی فقط با توافق آن کشورها در فهرست‌ها گنجانده شود، برای حذف یک مسیر، ابلاغ از جانب یکی از کشورها کافی است.

- **بند ۴-** دبیرکل بایستی گنجاندن یا حذف یک خط یا مسیر را به کشورهای عضو ابلاغ نماید.

- **بند ۵-** حمل و نقل در مسیرهای آبی داخلی و دریایی اشاره شده در بند ۱ و حمل و نقل در خطوط ریلی اشاره شده در بند ۲، با انقضای مدت یک ماهه پس از تاریخ ابلاغ گنجاندن آنها از سوی دبیرکل، بایستی تابع مقررات کنوانسیون باشد. چنان مسیر یا خطی، با انقضای مهلت سه ماهه از تاریخ ابلاغ حذف آن از سوی دبیرکل - به استثنای حمل و نقل‌های جاری که باید به پایان برسند - دیگر تابع مقررات کنوانسیون نخواهد بود.

■ بند ۳- دبیرکل به‌ویژه باید:

- (a) وظایف مربوط به امین اسناد را به عهده گیرد (ماده ۳۶)؛
- (b) نماینده سازمان در خارج از سازمان باشد؛
- (c) تصمیمات متخذه‌ی مجمع عمومی و کمیته‌ها را به کشورهای عضو ارسال نماید (بند ۱ از ماده ۳۴، بند ۱ از ماده ۳۵)؛
- (d) وظایفی که سایر ارگان‌های سازمان به وی محول کرده‌اند را به انجام برساند؛
- (e) پیشنهادهای کشورهای عضو را برای اصلاح کنوانسیون بررسی نماید در صورت لزوم از همکاری کارشناسان بهره‌گیرد؛
- (f) مجمع عمومی و کمیته‌ها را برگزار نماید (بند ۳ از ماده ۱۴، بند ۲ از ماده ۱۶)؛
- (g) اسناد لازم برای نشست‌های نهادهای مختلف را به‌موقع به کشورهای عضو ارسال نماید؛
- (h) برنامه‌کاری، پیش‌نویس بودجه و گزارش مدیریتی سازمان را تهیه نموده و آنها را برای تصویب به کمیته اداری تسلیم نماید (ماده ۲۵)؛
- (i) امور مالی سازمان را در چارچوب بودجه مصوب اداره نماید؛
- (j) به درخواست یکی از طرفین دعوی، برای حل و فصل اختلافات ناشی از تفسیر یا اجرای کنوانسیون بین آنها از طریق یکی از دفاتر معتبر خود تلاش نماید؛
- (k) به درخواست همه طرف‌های دعوی، درخصوص اختلافات ناشی از تفسیر و یا اجرای کنوانسیون اعلام نظر نماید؛
- (l) وظایفی که در عنوان پنجم به وی محول شده است را به عهده گیرد؛
- (m) کلیه مکانباتی که توسط کشورهای عضو، انجمن‌ها و سازمان‌های بین‌المللی اشاره شده در بند ۵ از ماده ۱۶، و متصدیانی (کاربرها، مدیران زیربنایی و غیره) که در ترافیک ریلی بین‌المللی شرکت می‌کنند را دریافت نموده و در صورت اقتضا، آنها را به سایر کشورهای عضو، انجمن‌ها و سازمان‌های بین‌المللی و نیز شرکت‌ها ابلاغ نماید؛
- (n) کارکنان سازمان را اداره نماید؛
- (o) به کشورهای عضو در مورد کلیه پست‌های خالی سازمان به‌موقع اطلاع رسانی نماید؛
- (p) فهرست خطوط و مسیرهای اشاره شده در ماده ۲۴ را به‌روز رسانی نموده و منتشر نماید.
- بند ۴- دبیر کل می‌تواند به ابتکار خود به منظور اصلاح کنوانسیون پیشنهادهای ارائه نماید.

ماده (۲۲)

کارکنان سازمان

حقوق و تکالیف کارکنان سازمان بایستی براساس مقررات کارکنان که توسط کمیته اداری طبق قسمت C بند ۵ از ماده ۱۵ تدوین شده، تعیین شود.



- (a) همه کشورهای عضو را برابر دیده و هزینه‌ای که بایستی توسط همه کشورهای عضو تامین شود را براساس فرمول اشاره شده در بند ۱ تعیین نماید،
- (b) صرفاً برخی از کشورهای عضو را در نظر گرفته و هزینه‌ای که بایستی توسط این کشورهای عضو تامین شود را بر اساس همان فرمول تعیین کند.
- بند ۳، با اعمال تغییرات لازم، در این خصوص نیز اعمال خواهد گردید. این مقررات، بند ۳ از ماده ۴، را تحت تاثیر قرار نخواهد داد.
- **بند ۵-** سهم کشورهای عضو از هزینه‌های سازمان به صورت پیش‌پرداخت نقدی، در دو قسط حداکثر تا ۳۱ اکتبر هر یک از دو سال بودجه‌ای قابل پرداخت خواهد بود. این پیش‌پرداخت بایستی بر مبنای حق عضویت قطعی دو سال قبل باشد.
- **بند ۶-** هنگام ارسال گزارش مدیریت و صورت حساب‌ها برای کشورهای عضو، دبیرکل بایستی مبلغ قطعی حق عضویت دو سال تقویمی گذشته و همچنین مبلغ پیش‌پرداخت نقدی دو سال تقویمی آتی را نیز ابلاغ نماید.
- **بند ۷-** بعد از ۳۱ دسامبر سالی که دبیرکل طبق بند ۶ حق عضویت را ابلاغ می‌نماید، بهره‌ای به میزان ۵٪ به بدهی‌های دو سال گذشته تعلق می‌گیرد. در صورتیکه یک سال بعد از این تاریخ، یک کشور عضو، حق عضویت خود را هنوز نپرداخته باشد، حق رای وی تا زمانی که تعهدش درخصوص پرداخت حق عضویت را به انجام برساند به حالت تعلیق در خواهد آمد. با انقضای مهلت اضافی دو ساله، مجمع عمومی بررسی خواهد کرد که آیا رفتار کشور مزبور بایستی به‌عنوان انصراف تلویحی آن کشور از کنوانسیون تلقی شود یا خیر، و در صورت اقتضا، تاریخ تنفیذ آن را نیز تعیین خواهد کرد.
- **بند ۸-** حق عضویت‌های معوقه در موارد انصراف پیرو بند ۷ یا ماده ۴۱، و نیز در موارد تعلیق حق رای اشاره‌شده در قسمت b، بند ۴ از ماده ۴۰، همچنان به صورت دین باقی خواهد ماند.
- **بند ۹-** مبالغ دریافت‌نشده، از طریق منابع سازمان جبران می‌شوند.
- **بند ۱۰-** کشور عضوی که از کنوانسیون انصراف داده است می‌تواند از طریق الحاق به کنوانسیون مجدداً به عضویت درآید، مشروط بر اینکه بدهی‌های خود را پرداخته باشد.
- **بند ۱۱-** سازمان می‌تواند برای جبران هزینه‌های ویژه‌ی ناشی از فعالیت‌های پیش‌بینی‌شده در قسمت‌های (ز) تا (ا) بند ۳ از ماده ۲۱ مبالغی را دریافت نماید. در موارد پیش‌بینی‌شده در قسمت‌های (ز) و (k)، بند ۳ از ماده ۲۱، کمیته اداری به پیشنهاد دبیرکل مبلغ مزبور را تعیین خواهد کرد؛ در موردی که در قسمت (ا) بند ۳ از ماده ۲۱ پیش‌بینی‌شده، بند ۳ از ماده ۳۱ اعمال خواهد شد.

عنوان چهارم: امور مالی

ماده (۲۵)

برنامه کاری، بودجه، حساب‌ها، گزارش مدیریت

- بند ۱- برنامه کاری، بودجه و حساب‌های این سازمان، بایستی یک دوره دو سال تقویمی را پوشش دهد.
- بند ۲- این سازمان حداقل هر دو سال یکبار بایستی گزارش مدیریتی منتشر نماید.
- بند ۳- کمیته اداری بایستی برای هر دوره بودجه‌ای، به پیشنهاد دبیرکل، کل میزان مخارج سازمان را تعیین نماید.

ماده (۲۶)

تامین مالی هزینه‌ها

- بند ۱- براساس بندهای ۲ تا ۴، آن بخش از هزینه‌های سازمان که تحت پوشش سایر درآمدها نیستند را بایستی کشورهای عضو به عهده گیرند. دو پنجم از آن هزینه‌ها بر مبنای نظام تقسیم حق عضویت‌های سازمان ملل، و سه پنجم از آن هزینه‌ها به تناسب طول کل زیربنای ریلی و نیز خدمات مسیرهای آبی داخلی و دریایی براساس بند ۱ از ماده ۲۴ تامین خواهد شد. با این حال، مسیرهای آبی داخلی و دریایی بایستی فقط به نسبت نیمی از طول مسیر آنها محاسبه شود.
- بند ۲- وقتی که یک کشور عضو طبق بند ۶ از ماده ۱ قواعد یکسان CIV یا براساس بند ۶ از ماده ۱ قواعد یکسان CIM حق شرطی تسلیم نموده باشد، فرمول حق عضویت اشاره شده در بند ۱ به شرح ذیل اعمال خواهد شد:
(a) بجای طول کل زیربنای ریلی قلمرو آن کشور عضو، فقط طول خطوط ریلی گنجانده شده براساس بند ۲ از ماده ۲۴ در نظر گرفته خواهد شد.
- (b) آن بخشی از میزان حق عضویت که براساس سیستم سازمان ملل محاسبه می‌شود بایستی تابعی از طول خطوط و مسیرهای گنجانده شده طبق بندهای ۱ و ۲ از ماده ۲۴ نسبت به طول کل زیربنای ریلی در قلمرو آن کشور عضو و نیز طول مسیرهای گنجانده شده طبق بند ۱ از ماده ۲۴، محاسبه شود؛ اما حق عضویت مزبور نمی‌تواند کمتر از ۰.۰۱ درصد باشد.
- بند ۳- هر کشور عضو باید حداقل ۲۵٪ درصد و حداکثر ۱۵ درصد حق عضویت‌ها را تامین نماید.
- بند ۴- کمیته اداری، بایستی اختیارات سازمان را با توجه به موارد ذیل تعیین نماید:

متفاوت است، مشخص شود؛

c) موارد دیگری که باید توجه کمیته اجرائی به آنها جلب شود، برای مثال:

۱- موارد سوء استفاده یا فرض سوء استفاده؛

۲- اتلاف یا استفاده نامتعارف از سرمایه‌ها یا دیگر اموال سازمان (حتی اگر حساب‌های مربوط به تراکنش انجام شده، صحیح باشد)؛

۳- هزینه‌هایی که می‌تواند متعاقباً منجر به هزینه‌های قابل توجهی برای سازمان شود؛

۴- هر گونه عیب و نقص کلی یا جزئی در سیستم نظارت بر درآمدها و مخارج یا تدارکات و تجهیزات؛

۵- هزینه‌هایی که با اهداف کمیته اداری مطابقت ندارد، با در نظر گرفتن انتقالاتی که در چارچوب پیش‌نویس بودجه در صورت اقتضا، مجاز بوده است؛

۶- فراتر رفتن از اعتبارات مصوب، با توجه به تغییرات ناشی از نقل و انتقالاتی که در صورت اقتضا در پیش‌نویس بودجه مجاز است؛

۷- هزینه‌ای که با مجوزهای مربوطه مطابقت ندارد؛

d) صحت یا سقم صورت دفاتر ثبتی که مربوط به تدارکات و تجهیزات هستند، و از موجودی اموال و بررسی دفاتر کل به دست آمده است.

به علاوه، در این گزارش می‌توان تراکنش‌هایی را که در طول دوره بودجه‌ای پیشین اعلام شده و اطلاعات جدیدی در مورد آنها به دست آمده، یا تراکنش‌هایی که باید در طول دوره بودجه‌ای بعدی انجام شود و بهتر است کمیته اداری پیشاپیش از آن مطلع گردد، لحاظ نمود.

■ **بند ۵-** حسابرس بایستی یافته‌های حسابرسی را به آگاهی کمیته اداری و دبیر کل برساند. افزون بر این وی می‌تواند هر گونه نظری که در مورد گزارش مالی دبیر کل مناسب می‌داند را ارائه نماید.

عنوان پنجم: داوری

ماده: (۲۸)

صلاحیت

■ **بند ۱-** اختلافات بین کشورهای عضو که ناشی از تفسیر یا اعمال کنوانسیون بوده و نیز اختلافات بین کشورهای عضو و سازمان که ناشی از تفسیر یا اجرای پروتکل در خصوص امتیازات و مصونیت‌ها باشد را می‌توان به درخواست یکی از طرفین، به دیوان داوری ارجاع داد. طرفین بایستی آزادانه، ترکیب دیوان داوری و روال داوری را تعیین کنند.

■ **بند ۲-** سایر اختلافات ناشی از تفسیر یا اجرای کنوانسیون و سایر کنوانسیون‌هایی که توسط سازمان طبق بند ۲ از ماده ۲، تدوین شده‌اند، در صورتی که به طور مسالمت‌آمیز حل و



ماده (۲۷)

حسابرسی

■ **بند ۱-** جز در مواردی که مجمع عمومی به موجب قسمت (k) بند ۲ از ماده ۱۴ تصمیم دیگری اخذ کند، حسابرسی باید توسط کشوری که دفتر مرکزی در آن واقع است، براساس قواعد مندرج در این ماده و تحت کلیه دستورالعمل‌های ویژه کمیته اداری، و مطابق با آئین نامه حسابداری و مالی سازمان، قسمت (e) بند ۵ از ماده ۱۵ انجام گیرد.

■ **بند ۲-** حسابرس بایستی به حساب‌های سازمان، شامل کلیه صندوق‌های امانی و حساب‌های خاص، به نحوی که برای اطمینان از موارد ذیل، لازم می‌داند رسیدگی کند:
(a) اینکه صورت وضعیت‌های مالی با دفاتر کل حسابداری و حساب‌های سازمان مطابقت داشته باشد؛

(b) اینکه تراکنش‌های مالی که وضعیت حساب‌های آن رسیدگی شده با قواعد و مقررات، مفاد بودجه‌ای و دیگر دستورالعمل‌های سازمان تطابق داشته باشد؛

(c) اینکه نقدینگی و دارایی سپرده شده به بانک یا صندوق نقدی، آیا با رجوع به مدارکی که مستقیماً از امین اموال دریافت شده بررسی شده، یا اینکه واقعا شمرده شده است.

(d) اینکه کنترل‌های داخلی، از جمله ممیزی داخلی، کافی می‌باشد؛

(e) اینکه کلیه دارائی‌ها و دیون و همچنین مازادها و کسری‌ها طبق روش‌هایی که مطلوب وی است محاسبه شده باشد.

■ **بند ۳-** فقط حسابرس می‌تواند هر لحظه به دفاتر ثبت، حساب‌ها، اسناد حسابداری و سایر اطلاعاتی که از نظر او ضروری هستند آزادانه دسترسی داشته باشد.

■ **بند ۴-** حسابرس بایستی در گزارش خود در خصوص تراکنش‌های مالی موارد ذیل را ذکر نماید:

(a) ماهیت و دامنه حسابرسی‌ای که وی آن را انجام داده است؛

(b) عواملی که با کامل بودن یا صحت حساب‌ها مرتبط هستند، مشتمل بر، در صورت اقتضا:
۱- اطلاعات لازم برای ارزیابی و تفسیر صحیح حساب‌ها؛

۲- هر مبلغی که باید وصول می‌شده اما هنوز به حساب واریز نشده؛

۳- هر مبلغی که تحت تعهد هزینه‌ی منظم یا مشروطی بوده و در حساب‌ها قید نشده یا در صورت وضعیت‌های مالی لحاظ نشده است؛

۴- هزینه‌هایی که برای آنها سند و مدرک کافی ارائه نشده است؛

۵- اینکه آیا دفاتر کل به نحو مناسبی نگهداری شده‌اند یا خیر؛ لازم است هر جا که ارائه

صورت وضعیت‌های مالی با اصول حسابرسی به رسمیت شناخته شده که همواره اعمال می‌شوند

- **بند ۳-** داور منفرد یا داور سوم یا پنجم، باید ملیتی غیر از ملیت طرفین دعوا داشته باشد مگر اینکه طرفین دعوا از یک ملیت باشند.
- **بند ۴-** وساطت طرف سوم در اختلاف نایستی بر ترکیب دیوان دآوری تاثیر بگذارد.

ماده (۳۱)

روال، هزینه‌ها

- **بند ۱-** دیوان دآوری بایستی درخصوص روالی که باید دنبال شود به ویژه با عنایت به مقررات ذیل تصمیم‌گیری نماید:
 - (a) دیوان بایستی به دعاوی بر اساس مدارک ارائه شده از سوی طرفین رسیدگی و قضاوت نماید، اما هنگامی که قرار است نظر قانونی بدهد به تفاسیر طرفین محدود نخواهد شد؛
 - (b) دیوان نمی‌تواند به چیزی بیش از یا غیر از آنچه که خواهان در درخواست اصلی خود ادعا کرده یا چیزی کمتر از آنچه که خوانده آن را تحت عنوان بدهی تایید نموده، حکم دهد؛
 - (c) حکم دآوری که می‌بایست ابتدا دلایل آن حکم ذکر شود توسط دیوان دآوری تدوین و توسط دبیرکل به طرفین ابلاغ خواهد شد؛
 - (d) به جز در صورتی که مقررات الزامی قانون کشوری که دیوان دآوری در آنجا مستقر است به نحو دیگری پیش‌بینی کرده و یا توافقنامه مغایری بین طرفها وجود داشته باشد، حکم دیوان دآوری، نهایی خواهد بود.
- **بند ۲-** دبیرکل، حق الزحمه داوران را تعیین خواهد کرد.
- **بند ۳-** دیوان بایستی در حکم خود میزان هزینه‌ها و مخارج را تعیین نموده و در مورد اینکه آنها و همچنین حق الزحمه داوران چگونه بین طرفین تقسیم شود تصمیم‌گیری نماید.

ماده (۳۲)

محدودیت زمانی، اجرا

- **بند ۱-** درخصوص وقفه در دوره‌های محدودیت زمانی، شروع اقدامات دآوری همان اثری را خواهد داشت که مقررات قابل اجرای حقوق ماهوی بر اقامه دعوی در دادگاه‌ها یا دیوان‌های عادی دارد.
- **بند ۲-** حکم دیوان دآوری پس از انجام تشریفات لازم در کشوری که لازم‌الاجرا شدن در آن محقق می‌شود بایستی در همه کشورهای عضو نافذ باشد. تجدید نظر در این امر پذیرفته نیست.

فصل نشود یا به تصمیم دیوانها و محاکم عادی ارجاع نگردد، می‌تواند با توافق طرف‌های ذینفع به دیوان داوری ارجاع شود. ماده‌های ۲۹ تا ۳۲ در مورد ترکیب دیوان داوری و آئین دادرسی داوری اعمال می‌شود.

■ **بند ۳-** هر کشوری هنگام ارسال درخواست الحاق به کنوانسیون می‌تواند حق عدم اجرای کلیه یا بخشی از مفاد بندهای ۱ و ۲ را برای خود محفوظ دارد.

■ **بند ۴-** کشوری که به موجب بند ۳ حق شرطی را وضع می‌کند می‌تواند با اطلاع دادن به امین اسناد از آن صرف‌نظر کند. این صرف‌نظر نمودن، یک ماه بعد از تاریخی که امین اسناد آنرا به کشورهای عضو ابلاغ نماید، نافذ خواهد شد.

ماده (۲۹)

توافق نامه برای ارجاع به داوری، ثبَات

طرفین، توافق‌نامه‌ای برای ارجاع به داوری منعقد می‌کنند که بایستی شامل موارد ذیل باشد:

(a) موضوع اصلی اختلاف؛

(b) ترکیب دیوان و مهلت توافق شده برای معرفی داور یا داوران؛

(c) محل توافق شده برای استقرار دیوان؛

توافق‌نامه ارجاع به داوری باید برای دبیرکل که نقش ثبَات را دارد، ارسال شود.

ماده (۳۰)

داوران

■ **بند ۱-** دبیرکل بایستی فهرستی از هیئت داوران را تهیه نموده و آن را به‌روز نگه دارد. هر کشور عضو می‌تواند دو نفر از اتباع کشور خود را در هیئت داوران نامزد نماید.

■ **بند ۲-** هیئت داوران طبق توافق‌نامه ارجاع به داوری بایستی متشکل از ۱، ۳ یا ۵ داور باشد. داوران بایستی از بین افراد موجود در فهرست اشاره شده در بند ۱، انتخاب شوند. با این وجود، چنانچه در توافق‌نامه ارجاع به داوری، ۵ داور پیش‌بینی شده باشد هر کدام از طرفین می‌تواند یک داور از خارج از فهرست انتخاب کند. در صورتی که در توافق‌نامه ارجاع به داوری، یک داور پیش‌بینی شده باشد، وی با توافق دوجانبه طرفین انتخاب خواهد شد. اگر توافق‌نامه ارجاع به داوری، ۳ یا ۵ داور را پیش‌بینی کرده باشد هر یک از طرفین بایستی یک یا ۲ داور را به اقتضای مورد، انتخاب نمایند و آن داوران با توافق دوجانبه، داور سوم یا پنجم را انتخاب خواهند کرد که این داور، رئیس دیوان داوری خواهد بود. اگر طرفین نتوانند در خصوص تعیین یک داور واحد به توافق برسند یا داوران منتخب نتوانند در خصوص داور سوم یا پنجم به توافق برسند، آنگاه این انتخاب بایستی توسط دبیر کل صورت گیرد.



هنگامی که چنین پیشنهادهایی به کمیته کارشناسی RID تسلیم گردد، یک سوم کشورهای حاضر در کمیته می‌توانند الزام نمایند که این پیشنهادها جهت اخذ تصمیم به مجمع عمومی تسلیم گردد.

■ **بند ۶-** کمیته کارشناسان فنی بایستی درخصوص پیشنهادهای مربوط به اصلاح ضوابط قواعد یکسان APTU تصمیم‌گیری نماید. هنگامی که چنین پیشنهادهایی به کمیته کارشناسان فنی تسلیم می‌شود، یک سوم کشورهای حاضر در کمیته می‌توانند الزام نمایند که این پیشنهادها جهت اخذ تصمیم به مجمع عمومی تسلیم گردد.

ماده (۳۴)

تصمیمات مجمع عمومی

■ **بند ۱-** دبیرکل بایستی تصمیمات اتخاذ شده در مجمع عمومی درخصوص اصلاحات کنوانسیون را به کشورهای عضو ابلاغ نماید.

■ **بند ۲-** خود این اصلاحات کنوانسیون، که با تصمیم مجمع عمومی قطعی شده است، دوازده ماه پس از تصویب آنها توسط دو سوم کشورهای عضو، برای تمامی کشورهای عضو، به استثنای کشورهایی که پیش از لازم‌الاجرا شدن اصلاحات طی اظهارنامه‌ای عدم موافقت خود با اصلاحات مذکور را اعلام داشته‌اند، لازم‌الاجرا خواهد بود.

■ **بند ۳-** اصلاحات پیوست‌های کنوانسیون که در مجمع عمومی تصویب شده است دوازده ماه بعد از تصویب آنها توسط نیمی از کشورهایی که طبق جمله اول بند ۱ از ماده ۴۲، اظهارنامه‌ای ارائه نکرده‌اند، برای تمام کشورهای عضو، به استثنای کشورهایی که پیش از لازم‌الاجرا شدن این اصلاحات، طی اظهارنامه‌ای عدم موافقت خود با اصلاحات مذکور را اعلام نموده‌اند و نیز به استثنای کشورهایی که طبق جمله اول بند ۱ از ماده ۴۲، اظهارنامه صادر کرده‌اند لازم‌الاجرا خواهد بود.

■ **بند ۴-** کشورهای عضو بایستی ابلاغیه‌های خود در خصوص تصویب اصلاحات کنوانسیون که توسط مجمع عمومی تصمیم‌گیری شده و نیز اظهارنامه‌های خود مبنی بر عدم موافقت با این اصلاحات را برای دبیرکل ارسال نمایند. دبیرکل بایستی این موارد را به اطلاع سایر کشورهای عضو برساند.

■ **بند ۵-** مهلت اشاره شده در بندهای ۲ و ۳، از روز ابلاغ دبیرکل در باره اینکه شرایط لازم‌الاجرا شدن اصلاحات، محقق شده‌اند، آغاز خواهد شد.

■ **بند ۶-** مجمع عمومی می‌تواند در زمان اتخاذ یک اصلاح، مشخص نماید که اصلاح مزبور اینگونه است که هر کشور عضوی که طبق بند ۲ یا ۳ اقدام به صدور اظهارنامه نماید و هر کشور عضوی که آن اصلاحیه را در طی مدت ۱۸ ماه پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن آن

عنوان ششم: اصلاحات کنوانسیون

ماده (۳۳)

صلاحیت

■ **بند ۱-** دبیرکل بایستی پیشنهادهای مربوط به اصلاح کنوانسیون را که از طرف کشورهای عضو برایش ارسال گردیده یا خود تدوین نموده، بلافاصله به اطلاع کشورهای عضو برساند.

■ **بند ۲-** مجمع عمومی در مورد پیشنهادهای مربوط به اصلاح کنوانسیون، چنانچه بر اساس بندهای ۴ تا ۶ مقام ذیصلاح دیگری پیش‌بینی نشده باشد، تصمیم‌گیری خواهد نمود.

■ **بند ۳-** مجمع عمومی با دریافت پیشنهاد اصلاحی، می‌تواند با اکثریت پیش‌بینی شده در بند ۶ از ماده ۱۴، درباره این که چنین پیشنهادی با یکی از مقررات یا چند مقررات پیوست‌های کنوانسیون ارتباط نزدیکی دارد تصمیم‌گیری نماید. در این مورد و نیز در مواردی که در جمله‌های دوم بندهای ۴ تا ۶ آمده، مجمع عمومی صلاحیت تصمیم‌گیری در خصوص اصلاح آن مقررات پیوست‌ها را نیز دارد.

■ **بند ۴-** مشروط به تصمیمات متخذه‌ی مجمع عمومی طبق جمله اول از بند ۳، کمیته تجدید نظر در مورد پیشنهادات مربوط به اصلاح موارد زیر تصمیم‌گیری خواهد کرد:

(a) بندهای ۲ تا ۵ ماده‌های ۹ و ۲۷،

(b) قواعد یکسان CIV، به استثنای ماده‌های ۱، ۲، ۵، ۶، ۱۶، ۲۶ تا ۳۹، ۴۱ تا ۵۳ و ۵۶ تا ۶۰؛

(c) قواعد یکسان CIM، به استثنای بندهای ۱ و ۲ از ماده‌های ۱، ۵، ۶، بند ۲ از ماده‌های

۸، ۱۲، ۱۳، بند ۲ و ۳ از ماده‌های ۱۴، ۱۵، بندهای ۶، ۷ از ماده ۱۹، و نیز ماده‌های ۲۳ تا ۲۷، ۳۰ تا ۳۳، ۳۶ تا ۴۱ و ۴۴ تا ۴۸؛

(d) قواعد یکسان CUV، به استثنای ماده‌های ۱، ۴، ۵ و ۷ تا ۱۲؛

(e) قواعد یکسان CUI، به استثنای ماده‌های ۱، ۲، ۴، ۸ تا ۱۵، ۱۷ تا ۱۹، ۲۱، ۲۳ تا ۲۵؛

(f) قواعد یکسان APTU، به استثنای ماده‌های ۱، ۳ و ۹ تا ۱۱ و نیز ضمیمه این قواعد یکسان،

(g) قواعد یکسان ATMF، به استثنای ماده‌های ۱، ۳ و ۹.

هنگامی که پیشنهادهای اصلاحی طبق قسمت‌های (a) تا (g) به کمیته تجدید نظر تسلیم گردید، یک سوم کشورهای حاضر در این کمیته می‌توانند الزام نمایند که این پیشنهادها جهت تصمیم‌گیری به مجمع عمومی تسلیم گردد.

■ **بند ۵-** کمیته کارشناسی RID بایستی درخصوص پیشنهادهای مربوط به اصلاح مفاد مقررات مربوط به حمل بین‌المللی ریلی کالاهای خطرناک (RID) تصمیم‌گیری نماید.

دستورالعمل فنی یکسان، از زمانی که تصمیمات نافذ شوند، تنها همان استاندارد یا دستورالعمل باید تا جایی که در ترافیک با و بین آن کشورهای عضو باشد، به حالت تعلیق در آید؛ همین قاعده در خصوص اعتراض به بخشی از تصمیمات نیز معمول خواهد شد.

■ **بند ۵-** دبیرکل بایستی تعلیق اشاره شده در بند ۴ را به کشورهای عضو ابلاغ نماید، این تعلیقات پس از انقضای یک دوره یک ماهه از روزی که دبیرکل انصراف کشور مزبور از چنین اعتراضی را به سایر کشورهای عضو ابلاغ نماید برداشته می شود.

■ **بند ۶-** در تعیین تعداد اعتراضات اشاره شده در بندهای ۲ و ۴ کشورهای عضو که:

(a) حق رای ندارند (بند ۵ از ماده ۱۴، بند ۷ از ماده ۲۶، یا بند ۴ از ماده ۴۰)،

(b) عضو کمیته مربوطه نمی باشند (جمله دوم بند ۱ از ماده ۱۶)،

(c) طبق بند ۱ از ماده ۹ قواعد یکسان APTU اظهارنامه صادر کرده اند،

نبایستی در نظر گرفته شوند.

عنوان هفتم: قواعد نهائی

ماده (۳۶)

امین اسناد

■ **بند ۱-** دبیرکل، امین اسناد کنوانسیون حاضر خواهد بود. وظایف دبیرکل به عنوان امین اسناد، همان هایی خواهد بود که در بخش هفتم کنوانسیون ۲۳ می ۱۹۶۹ وین در خصوص حقوق معاهدات، قید گردیده است.

■ **بند ۲-** هنگامی که اختلافی بین یکی از کشورهای عضو و امین اسناد در خصوص انجام وظایف وی بوجود می آید، آن کشور عضو یا امین اسناد باید آن مساله را به اطلاع سایر کشورهای عضو برسانند یا در صورت اقتضاء، آن مساله را جهت اخذ تصمیم به کمیته اداری تسلیم نمایند.

ماده (۳۷)

الحاق به کنوانسیون

■ **بند ۱-** الحاق به کنوانسیون برای هر کشوری که در قلمرو آن از زیربنای ریلی بهره برداری می شود، آزاد است.

■ **بند ۲-** کشوری که مایل به ملحق شدن به کنوانسیون باشد بایستی تقاضانامه ای به امین اسناد عرضه نماید و امین اسناد بایستی آن را به کشورهای عضو ابلاغ نماید.

■ **بند ۳-** تقاضانامه مزبور بایستی ۳ ماه پس از اینکه طبق بند ۲ به کشورهای عضو ابلاغ شد پذیرفته تلقی شود، مگر اینکه ۵ کشور عضو، مخالفت هایی را به امین اسناد تسلیم نمایند.

تصویب نکرده باشد، با انقضای این مهلت، دیگر عضو سازمان نخواهد بود.

■ **بند ۷-** هرگاه تصمیمات مجمع عمومی در خصوص پیوست‌های کنوانسیون باشد، اجرای پیوست مورد نظر، تا زمان لازم‌الاجرا شدن تصمیمات در خصوص ترافیک با و بین کشورهای عضوی که طبق بند ۳ ظرف مهلت مقرر با این تصمیمات مخالفت کرده‌اند، کاملاً به حالت تعلیق در می‌آید. دبیرکل بایستی این تعلیق را به کشورهای عضو ابلاغ نماید؛ تعلیق مزبور پس از انقضای یک ماه از تاریخی که دبیرکل انصراف از مخالفت آن کشور عضو را به سایر کشورهای عضو ابلاغ می‌نماید، پایان خواهد یافت.

ماده (۳۵)

تصمیمات کمیته‌ها

■ **بند ۱-** دبیرکل بایستی اصلاحات کنوانسیون را که کمیته‌ها در مورد آنها تصمیم‌گیری نموده‌اند به همه کشورهای عضو ابلاغ نماید.

■ **بند ۲-** اصلاحات خود کنوانسیون، که کمیته تجدید نظر در مورد آنها تصمیم‌گیری نموده، در اولین روز از دوازدهمین ماه بعد از ماهی که طی آن دبیرکل موارد فوق را به اطلاع کشورهای عضو رسانده لازم‌الاجرا خواهند شد. کشورهای عضو می‌توانند ظرف چهار ماه بعد از تاریخ ابلاغ، اعتراض خود را تنظیم کنند. در صورت اعتراض یک چهارم کشورهای عضو، اصلاحات لازم‌الاجرا نخواهد شد. اگر یک کشور عضو، طی این ۴ ماه اعتراضی علیه تصمیم کمیته تجدید نظر تنظیم نماید و از کنوانسیون انصراف دهد، این انصراف، در تاریخ پیش‌بینی شده برای لازم‌الاجرا شدن این تصمیم، نافذ خواهد شد.

■ **بند ۳-** اصلاحات پیوست‌های کنوانسیون، که کمیته تجدید نظر در مورد آنها تصمیم‌گیری نموده، از اولین روز دوازدهمین ماه بعد از ماهی که طی آن که دبیرکل موارد فوق را به کشورهای عضو ابلاغ نموده، برای همه کشورهای عضو لازم‌الاجرا خواهد شد. اصلاحاتی که در کمیته کارشناسی RID یا در کمیته کارشناسان فنی قطعی شده است، در اولین روز از ششمین ماه بعد از ماهی که طی آن دبیرکل اصلاحات مزبور را به کشورهای عضو ابلاغ نموده، برای همه کشورهای عضو لازم‌الاجرا خواهد شد.

■ **بند ۴-** کشورهای عضو می‌توانند ظرف مدت ۴ ماه از نخستین روز ابلاغ اشاره‌شده در بند ۳ مخالفت خود را اعلام نمایند. در صورتی که مخالفت توسط یک چهارم کشورهای عضو تنظیم شده باشد اصلاحات لازم‌الاجرا نخواهد شد. در کشورهای عضوی که در مهلت تعیین شده علیه تصمیم متخذه اعتراض کرده باشند، اجرای آن پیوست، از زمانی که تصمیمات نافذ می‌شوند بایستی تا جایی که در ترافیک با و بین آن کشورهای عضو باشد به طور کامل به حالت تعلیق در آید. با این حال، در موارد اعتراض به اعتبار یک استاندارد فنی یا در مورد اتخاذ یک



۰/۲۵ درصد حق عضویت ها خواهد بود (بند ۳ از ماده ۲۶).

ماده ۴۱، با اعمال تغییرات لازم، در خصوص فسخ عضویت وابسته نیز اعمال خواهد شد.

ماده (۴۰)

تعلیق عضویت

■ **بند ۱-** یک کشور عضو، هرگاه بنا به دلایل غیر مرتبط با آن کشور، دیگر در قلمرو آن، ترافیک ریلی بین‌المللی صورت نگیرد، می‌تواند بدون انصراف از کنوانسیون، خواستار تعلیق عضویت خود از سازمان شود.

■ **بند ۲-** کمیته اداری بایستی در خصوص تقاضای تعلیق عضویت تصمیم‌گیری نماید. تقاضای مزبور باید حداقل ۳ ماه پیش از نشست کمیته به دبیرکل تسلیم شده باشد.

■ **بند ۳-** تعلیق عضویت از اولین روز از ماه بعد از آنکه دبیرکل تصمیم کمیته اداری را به کشورهای عضو ابلاغ نماید لازم‌الاجرا خواهد شد. تعلیق عضویت مزبور، با اعلام آن کشور عضو مبنی بر از سرگیری ترافیک ریلی بین‌المللی در قلمرو آن کشور، خاتمه خواهد یافت. دبیرکل بایستی بلافاصله این موضوع را به سایر کشورهای عضو ابلاغ نماید.

■ **بند ۴-** تعلیق عضویت نتایج زیر را در پی خواهد داشت:

(a) معاف شدن آن کشور عضو از تعهد پرداخت حق عضویت برای تامین هزینه‌های این سازمان.

(b) تعلیق حق رای در نهادهای این سازمان.

(c) تعلیق حق اعتراض براساس بندهای ۲ و ۳ از ماده ۳۴ و بندهای ۲ و ۴ از ماده ۳۵.

ماده (۴۱)

انصراف از کنوانسیون

■ **بند ۱-** در هر زمان امکان انصراف از کنوانسیون وجود دارد.

■ **بند ۲-** هر کشور عضوی که خواهان انصراف از کنوانسیون باشد بایستی این موضوع را به امین اسناد اطلاع دهد. انصراف مزبور از روز ۳۱ دسامبر سال بعد نافذ خواهد شد.

ماده (۴۲)

اظهارنامه‌ها و حق شرط‌ها در کنوانسیون

■ **بند ۱-** هر کشور عضو در هر لحظه، می‌تواند اعلام نماید که بعضی از پیوست‌های کنوانسیون را کلاً اجرا نخواهد کرد. به علاوه، حق شرط‌ها و همچنین اظهارنامه‌هایی که دربردارنده عدم اجرای بعضی از مقررات خودِ کنوانسیون یا پیوست‌های آن باشد، فقط در صورتی مجاز خواهد

امین اسناد بایستی بلافاصله آن را به کشور درخواست کننده و کشورهای عضو ابلاغ نماید. الحاق، در اولین روز پس از گذشت ۳ ماه از ابلاغ آن نافذ خواهد بود.

■ **بند ۴-** در صورت مخالفت حداقل ۵ کشور عضو در مهلت پیش‌بینی شده در بند ۳، تقاضای الحاق بایستی جهت اخذ تصمیم در مورد آن به مجمع عمومی تسلیم گردد.

■ **بند ۵-** براساس ماده ۴۲، هر گونه الحاق به کنوانسیون، بیانگر الحاق به نسخه‌ی از کنوانسیون است که در زمان نافذ شدن الحاق، لازم‌الاجرا است.

ماده (۳۸)

الحاق به سازمان‌های ائتلاف اقتصادی منطقه‌ای

■ **بند ۱-** الحاق به کنوانسیون برای سازمان‌های ائتلاف اقتصادی منطقه‌ای واجد صلاحیت جهت اتخاذ قوانین الزامی برای اعضای خود، در موضوعات تحت پوشش این کنوانسیون که یک یا چند کشور عضو اتیف نیز به عضویت آن درآمده باشند، آزاد است. شرایط الحاق به کنوانسیون در موافقت‌نامه منعقد شده بین سازمان اتیف و آن سازمان منطقه‌ای تعیین خواهد شد.

■ **بند ۲-** سازمان منطقه‌ای می‌تواند حقوقی را که به خاطر اعضای خود به موجب کنوانسیون از آن برخوردار است تا جایی که آن حقوق، موضوعاتی را پوشش دهد که در صلاحیت آن سازمان است، اعمال نماید. این مساله همچنین در خصوص تعهدات کشورهای عضو بر اساس کنوانسیون، اعمال خواهد شد البته به استثنای تعهدات مالی اشاره شده در ماده ۲۶.

■ **بند ۳-** در خصوص اعمال حق رای و حق اعتراض پیش‌بینی شده در بندهای ۲ و ۴ از ماده ۳۵، سازمان منطقه‌ای به تعداد آن اعضایش که اعضای سازمان اتیف نیز باشند حق رای خواهد داشت. سازمان فقط می‌تواند حقوق آنها، به ویژه حق رای آنها را تا حدی که بند ۲ اجازه می‌دهد اعمال نماید. سازمان منطقه‌ای در خصوص عنوان چهارم، حق رای نخواهد داشت.

■ **بند ۴-** در خصوص پایان دادن به الحاق، ماده ۴۱ با اعمال تغییرات لازم در این مورد نیز اعمال خواهد شد.

ماده (۳۹)

اعضاء وابسته

■ **بند ۱-** هر کشوری که در قلمرو آن از زیربنای ریلی بهره‌برداری می‌شود می‌تواند عضو وابسته این سازمان گردد. بندهای ۲ تا ۵ از ماده ۳۷، با اعمال تغییرات لازم، اعمال خواهد شد.

■ **بند ۲-** یک عضو وابسته می‌تواند در فعالیت‌های ارگان‌های ذکر شده در قسمت‌های a و c تا f از بند ۱ از ماده ۱۳، صرفاً با صلاحیت مشورتی شرکت نماید. یک عضو وابسته نمی‌تواند به عنوان عضو کمیته اداری انتخاب شود. سهم حق عضویت این اعضا از هزینه‌های سازمان،

بود که چنان حق شرطها و اظهارنامه‌هایی، صراحتاً در خود آن مقررات پیش‌بینی شده باشد.

■ **بند ۲-** حق شرطها و اظهارنامه‌ها بایستی به امین اسناد ارسال گردند. حق شرطها یا اظهارنامه‌های مزبور از زمانی که کنوانسیون برای کشور مربوطه لازم‌الاجرا شود نافذ خواهد شد. هر اظهارنامه‌ای که پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون مطرح گردد در تاریخ ۳۱ دسامبر سال بعد، نافذ خواهد شد. امین اسناد بایستی آن را به اطلاع کشورهای عضو برساند.

ماده (۴۳)

انحلال سازمان

■ **بند ۱-** مجمع عمومی می‌تواند درخصوص انحلال سازمان و واگذاری احتمالی اختیارات آن به یک سازمان بین‌الدول دیگر، تصمیم‌گیری نموده و در صورت اقتضا، شرایط این واگذاری را با سازمان مزبور تدوین نماید.

■ **بند ۲-** در صورت انحلال سازمان، اموال و دارائی‌های آن بین کشورهای عضوی که در طی ۵ سال قبل از زمان اخذ تصمیم انحلال براساس بند ۱، بی‌وقفه عضو سازمان بوده‌اند، توزیع خواهد شد. این تقسیم دارائی به تناسب میانگین نرخ درصدی است که آنها طی ۵ سال گذشته، بابت هزینه‌های سازمان، حق عضویت پرداخت نموده‌اند.

ماده (۴۴)

مفاد موقتی

در موارد پیش‌بینی شده در بند ۷ از ماده ۳۴، بند ۴ از ماده ۳۵، بند ۱ از ماده ۴۱ و ماده ۴۲، قوانینی که در هنگام انعقاد قراردادهای تابع قواعد یکسان CIV، قواعد یکسان CIM، قواعد یکسان CUV یا قواعد یکسان CUI لازم‌الاجرا بوده‌اند برای آن قراردادهای همچنان قابل اعمال خواهند بود.

ماده (۴۵)

متون کنوانسیون

■ **بند ۱-** کنوانسیون به زبان‌های فرانسه، آلمانی و انگلیسی نوشته خواهد شد. در صورت مشاهده اختلاف در متن، فقط متن فرانسوی معتبر خواهد بود.

■ **بند ۲-** سازمان می‌تواند به پیشنهاد یکی از کشورهای مربوطه، ترجمه رسمی کنوانسیون را به سایر زبان‌ها منتشر کند در صورتی که یکی از این زبان‌ها، زبان رسمی حداقل ۲ کشور عضو باشد. این ترجمه‌ها با همکاری بخش‌های ذیصلاح کشورهای مربوطه عضو تدوین خواهد شد.



انجام فعالیت‌های رسمی سازمان بسیار ضروری است صورت گیرد یا استفاده شود و هرگاه بهای خریدها یا خدمات مزبور مشمول مالیات یا عوارضی باشد، در هر موردی که امکان پذیر باشد، اقدامات مناسبی توسط کشورهای عضو به منظور تضمین معافیت از چنین مالیات یا عوارضی یا به منظور مسترد کردن مبالغ مربوط به آن باید صورت گیرد.

■ **بند ۲-** هیچ معافیتی به هزینه‌ها و مالیات‌هایی که صرفاً بابت پرداخت برای خدمات ارائه شده می‌باشد تعلق نخواهد گرفت.

■ **بند ۳-** کالاهای بدست آمده طبق بند ۱ را نمی‌توان فروخت، واگذار کرد یا در مواردی غیر از شرایط تعیین شده توسط کشور عضوی که معافیت را اعطا کرده، مورد استفاده قرار داد.

ماده (۴)

معافیت از مالیات‌ها و عوارض

■ **بند ۱-** کالاهایی که توسط سازمان صادر یا وارد می‌شوند و برای انجام فعالیت‌های اداری آن بسیار ضروری هستند، از تمام عوارض و مالیات‌هایی که بر صادرات و واردات وضع می‌شود باید معاف باشد.

■ **بند ۲-** هیچ معافیتی تحت این ماده در مورد کالاهای خریداری شده یا وارد شده، یا خدمات ارائه شده، برای نفع شخصی کارکنان این سازمان، اعطاء نخواهد شد.

■ **بند ۳-** بند ۳ از ماده ۳ برای کالاهای وارد شده بر طبق بند ۱ نیز، با اعمال تغییرات لازم، اعمال خواهد شد.

ماده (۵)

فعالیت‌های رسمی

فعالیت‌های رسمی این سازمان که در این پروتکل به آنها اشاره شده، آن دسته فعالیت‌هایی هستند که مطابق با هدف تعریف شده در ماده ۲ از این کنوانسیون می‌باشند.

ماده (۶)

تراکنش‌های پولی

سازمان می‌تواند هر نوع از وجوه، ارز، پول نقد یا اوراق بهادار را دریافت و نگه دارد. سازمان می‌تواند موارد مذکور را آزادانه و برای کلیه مصارف پیش‌بینی شده توسط کنوانسیون در اختیار داشته باشد و حساب‌هایی را با هر ارزی تا جایی که برای انجام تعهداتش لازم باشد افتتاح نماید.

پروتکل امتیازات و مصونیت های سازمان بین الدول حمل و نقل بین المللی ریلی (اتیف)

ماده (۱)

مصونیت قضائی، اجرا و توقیف اموال

- بند ۱- این سازمان در چارچوب فعالیت های رسمی خود، جز در موارد ذیل، از مصونیت قضائی و اجرایی برخوردار خواهد بود:
 - (a) تا جایی که این سازمان صراحتاً در یک مورد خاص از چنین مصونیتی صرف نظر کرده باشد.
 - (b) در مورد اقدام حقوقی مدنی که توسط شخص ثالث اقامه شود.
 - (c) در مورد دعوی متقابلی که مستقیماً با دعوی حقوقی که توسط این سازمان شروع شده مرتبط باشد.
 - (d) در مورد توقیف اموال با حکم قضائی، در خصوص حقوق، دستمزد و سایر مزایای قابل پرداخت توسط سازمان به یکی از کارکنان خود.
- بند ۲- دارائی و سایر مایملک این سازمان، در هر جا که قرار داشته باشد از هرگونه مصادره، ضبط، گروکشی و هر شکل دیگری از توقیف یا مصادره اموال مصون خواهد بود مگر در موردی که این کار به عنوان اقدامی موقت برای پیشگیری از حوادثی ضروری تلقی شود که مربوط به وسایل نقلیه موتوری متعلق به سازمان یا وسایل نقلیه ای که از جانب سازمان در حال فعالیت هستند بوده و یا همچنین در خصوص تحقیقاتی که با این حوادث مرتبط باشد.

ماده (۲)

حفاظت در برابر مصادره اموال

- اگر سلب مالکیت برای منفعت عمومی ضروری باشد، کلیه اقدامات مناسب باید اتخاذ شود تا مصادره مانع انجام فعالیت های سازمان نگردد و غرامت مناسب سریعاً و پیشاپیش پرداخت گردد.

ماده (۳)

معافیت از مالیات ها

- بند ۱- هر کشور عضو، باید این سازمان، اموال و درآمدهای آن را برای انجام فعالیت های رسمی اش از مالیات مستقیم، معاف نماید. هرگاه خریدی یا خدماتی با مبلغ چشمگیر که برای



مصونیت، شامل جرایم رانندگی مربوط به چنان وسیله نقلیه‌ای نیز نخواهد بود. کارکنان سازمان حتی پس از قطع رابطه خدمتی‌شان با سازمان همچنان از این مصونیت برخوردار خواهند بود.

(b) مصونیت از تعرض برای کلیه اسناد و نوشته‌های رسمی،

(c) برخورداری از همان معافیت از تدابیر محدودکننده مهاجرت و حاکم بر ثبت مشخصات بیگانگان که معمولاً به کارمندان سازمان‌های بین‌المللی اعطا می‌شود؛ اعضای خانواده‌های آنها که بخشی از خانوار را تشکیل می‌دهند نیز از همان تسهیلات بهره‌مند خواهند بود،

(d) معافیت از مالیات ملی بر درآمد، مشروط بر اعمال یک مالیات داخلی به نفع سازمان بر حقوق‌ها، دستمزدها و سایر مزایای پرداختی توسط سازمان؛ با این حال کشورهای عضو می‌توانند این حقوق‌ها، دستمزدها و مزایا را به منظور ارزیابی میزان مالیات مقرر شده بر درآمد از دیگر منابع به حساب آورند، کشورهای عضو موظف به اعمال این معافیت از مالیات بر پرداخت‌ها، مستمری بازنشستگی و مستمری بازماندگان که توسط سازمان به کارمندان سابق خود یا ذوی‌الحقوق آنها پرداخت می‌شود، نمی‌باشند،

(e) در ارتباط با قوانین تبدیل ارز، همان امتیازاتی که معمولاً به کارکنان سازمان‌های بین‌المللی اختصاص می‌یابد،

(f) در زمان بحران بین‌المللی، همان تسهیلات بازگشت به موطن برای کارکنان سازمان و اعضای خانواده‌های آنها که بخشی از خانوار را تشکیل می‌دهند اختصاص خواهد یافت که به کارکنان سایر سازمان‌های بین‌المللی اعطا می‌شود.

ماده (۱۰)

امتیازات و مصونیت‌های کارشناسان

کارشناسانی که سازمان به خاطر خدمات‌شان آنها را فرا می‌خواند، مادامی که در حال انجام وظایف خود در ارتباط با سازمان یا تقبل ماموریتها از سوی سازمان باشند، از امتیازات و مصونیت‌های ذیل برخوردار خواهند بود البته تا حدی که برای انجام وظایفشان الزامی باشد، از جمله در طول سفرهایی که برای انجام وظایف صورت می‌گیرد و در طول چنان ماموریت‌هایی:

(a) مصونیت قضائی در خصوص اموری، اعم از گفتاری یا نوشتاری، که در راستای انجام وظایفشان، انجام داده‌اند؛ در هر صورت، مصونیت مزبور در موارد آسیب دیدگی یا خسارت‌های ناشی از حادثه مربوط به وسیله حمل و نقل موتوری یا هر وسیله حمل و نقلی دیگری که متعلق به یک کارشناس سازمان بوده یا وی آن را می‌رانده است اعمال نخواهد شد، همچنین این مصونیت، شامل جرایم رانندگی مربوط به چنان وسیله نقلیه‌ای نیز نخواهد بود؛ کارشناسان سازمان حتی پس از قطع رابطه خدمتی‌شان با سازمان همچنان از این مصونیت برخوردار خواهند بود،

ماده (۷)

ارتباطات

سازمان برای ارتباطات رسمی و فرستادن تمامی اسناد خود، از همان نحوه‌ی رفتاری برخوردار خواهد بود که هر کشور عضو به سازمان‌های بین‌المللی قابل‌قیاس دیگر اختصاص می‌دهد.

ماده (۸)

امتیازات و مصونیت‌های نمایندگان دولت‌های عضو

نمایندگان دولت‌های عضو، درحین انجام وظایف خود و در طی سفرهای کاری اداری، از امتیازات و مصونیت‌های ذیل در قلمرو هر کشور عضو برخوردار خواهند بود:

(a) مصونیت قضائی، حتی پس از پایان ماموریت، درخصوص اقداماتی اعم از گفتاری و نوشتاری، که در راستای انجام وظایفشان انجام داده‌اند؛ اما این مصونیت در مورد خسارت یا آسیب دیدگی ناشی از حوادث ایجاد شده با وسیله نقلیه موتوری یا هر وسیله حمل‌ونقلی دیگری که متعلق به نماینده یک دولت بوده یا وی آن را می‌رانده است اعمال نخواهد شد، همچنین این مصونیت، شامل جرایم رانندگی مربوط به چنان وسیله نقلیه‌ای نیز نخواهد بود،

(b) مصونیت از دستگیری و بازداشت موقت، به استثنای بازداشتی که در حین ارتکاب جرم.

(c) مصونیت از توقیف توشه شخصی، به استثنای توقیف حین ارتکاب جرم،

(d) مصونیت از تعرض برای کلیه اسناد و نوشته‌های رسمی آنها،

(e) معافیت خود و همسران آنها از کلیه تدابیر محدود کننده ورود، و از کلیه تشریفات ثبت مشخصات بیگانگان،

(f) همان تسهیلاتی درخصوص کنترل‌های تبدیل ارز و پول که به نمایندگان دولت‌های خارجی در ماموریت‌های اداری موقت اعطا می‌شود.

ماده (۹)

امتیازها و مصونیت‌های کارکنان سازمان

کارکنان سازمان در حین انجام وظایف خود، از امتیازات و مصونیت‌های ذیل در قلمرو هر کشور عضو برخوردار خواهند بود:

(a) مصونیت قضائی درخصوص اقداماتی اعم از گفتار و نوشتار، که در راستای انجام وظایفشان و در چارچوب اختیاراتشان انجام داده‌اند؛ اما این مصونیت در مورد مفقود شدن یا خسارت ناشی از حوادث ایجادشده با وسیله نقلیه موتوری یا هر وسیله حمل‌ونقلی دیگری که متعلق به کارمند سازمان بوده یا وی آن را می‌رانده است اعمال نخواهد شد، همچنین این

(a) ماده ۸، بجز قسمت d،

(b) ماده ۹، بجز موارد a، b و d،

(c) ماده ۱۰، بجز موارد a و b

به اتباع خود یا به اشخاصی که اقامت دائم آنها در آن کشور است، نمی‌باشد.

ماده (۱۴)

موافقتنامه‌های تکمیلی

این سازمان می‌تواند با یک یا چند کشور عضو، به منظور اجرای این پروتکل در خصوص آن کشور یا کشورها، جهت تضمین عملکرد مناسب این سازمان موافقت‌نامه‌های تکمیلی و یا موافقت‌نامه‌های دیگر منعقد نماید.



- (b) مصونیت از تعرض برای کلیه اسناد و نوشته‌های رسمی،
(c) تسهیلات لازم در خصوص کنترل مبادله ارز برای انتقال دستمزد کارشناسان،
(d) همان تسهیلاتی که در خصوص توشه شخصی، به نمایندگان دولت‌های خارجی در طی ماموریت‌های اداری موقت اعطاء شده است.

ماده (۱۱)

هدف از امتیازات و مصونیت‌های اعطاشده

- **بند ۱-** امتیازات و مصونیت‌های پیش‌بینی شده در این پروتکل صرفاً بدین منظور تدوین شده‌اند که در هر شرایطی، عملکرد آزادانه سازمان و استقلال کامل اشخاصی که این امتیازات و مصونیت‌ها به آنها اختصاص یافته، تضمین گردد. مراجع ذیصلاح هر مصونیتی را در تمامی مواردی که حفظ آن ممکن است مانع از اقدام قضائی شود و همچنین در مواردی که لغو آن لطمه‌ای در نیل به هدفی که به خاطر آن، این امتیاز اختصاص یافته، وارد ننماید، لغو خواهند کرد.
- **بند ۲-** مراجع ذیصلاح برای موارد اشاره شده در بند ۱ عبارتند از:
- (a) دولت‌های عضو، در خصوص نمایندگان خود،
(b) کمیته اداری در خصوص دبیرکل،
(c) دبیرکل در خصوص سایر کارکنان سازمان و همچنین در خصوص کارشناسانی که سازمان به خاطر خدمات آنها، آنها را فرا می‌خواند.

ماده (۱۲)

پیشگیری از سوء استفاده

- **بند ۱-** هیچ یک از مفاد این پروتکل نمی‌تواند حق هیچ یک از کشورهای عضو مبنی بر اتخاذ اقدام احتیاطی ضروری به نفع امنیت عمومی خود را زیر سوال ببرد.
- **بند ۲-** این سازمان باید همیشه با مراجع ذیصلاح دولت‌های عضو به منظور تسهیل اجرای شایسته عدالت، تضمین رعایت قوانین و دستورالعمل‌های دولت‌های عضو مورد نظر، و جلوگیری از هرگونه سوء استفاده‌ای که ممکن است از امتیازات و مصونیت‌های پیش‌بینی شده در این پروتکل ایجاد شود همکاری نماید.

ماده (۱۳)

نحوه برخورد با اتباع خود

هیچ دولت عضوی موظف به دادن امتیازات و مصونیت‌های اشاره شده در این پروتکل در



قلمرو خود اعمال خواهد کرد. این قسمت از زیربنای ریلی باید دقیقاً تعریف شده و به زیربنای ریلی یک کشور عضو متصل باشد. هنگامی که یک دولت اظهارنامه ذکرشده‌ی فوق را صادر نموده باشد، این قواعد یکسان صرفاً به شرطی اعمال خواهد شد که:

a) مبدا یا مقصد، و همچنین مسیری که در قرارداد حمل و نقل مشخص شده، روی آن زیربنای معین قرار داشته باشد.

b) زیربنای تعیین شده، زیربنای دو کشور عضو را به یکدیگر متصل نماید و اینکه در قرارداد حمل و نقل به عنوان یک مسیر حمل و نقل ترانزیتی مشخص شده باشد.

■ **بند ۷-** کشوری که طبق بنده، حق شرط گذاشته باشد می‌تواند در هر زمان، با اطلاع دادن به امین اسناد، از آن انصراف دهد. این انصراف یک‌ماه بعد از روزی که در آن، امین اسناد آنرا به کشورهای عضو ابلاغ نماید، نافذ خواهد شد. اظهارنامه، هنگامی که کنوانسیون اشاره شده در جمله اول از بند ۶، دیگر برای آن کشور لازم‌الاجرا نباشد، فاقد اعتبار خواهد شد.

ماده (۲)

اظهارنامه در خصوص مسئولیت در مورد فوت یا

صدمات جسمی به مسافران

■ **بند ۱-** هر کشور در هر زمانی می‌تواند اعلام کند که آن کشور برای مسافرانی که قربانی حوادث رویداده در قلمرو کشور مزبور هستند مجموع مقررات مربوط به مسئولیت کاربر در خصوص فوت یا صدمات جسمی وارده به مسافران را اعمال نخواهد کرد البته چنانچه آن مسافران از اتباع آن کشور و یا اشخاصی باشند که در آن کشور اقامت دارند.

■ **بند ۲-** کشوری که طبق بند ۱ اظهارنامه صادر کرده، می‌تواند در هر زمان با اطلاع دادن به امین اسناد از اظهارنامه خود انصراف دهد. این انصراف یکماه بعد از روزی که امین اسناد آنرا به کشورهای عضو ابلاغ نماید، لازم‌الاجرا خواهد شد.

ماده (۳)

تعاریف

در اهداف این قواعد یکسان، واژه:

a) کاربر به کاربر قراردادی اطلاق می‌گردد که مسافر، حسب این قواعد یکسان، قرارداد حمل و نقل را با وی منعقد نموده یا به کاربر بعدی اطلاق می‌شود که بر مبنای این قرارداد مسئول است،

b) "کاربر جانشین"، به کاربری اطلاق می‌گردد که قرارداد حمل را با مسافر منعقد نکرده است اما کاربر اشاره شده در قسمت a، انجام بخشی از حمل و نقل ریلی یا تمام آن را به او

قواعد یکسان در خصوص قرارداد حمل و نقل بین المللی ریلی مسافر (CIV پیوست A کنوانسیون)

عنوان اول: مفاد کلی

ماده (۱)

گستره

- **بند ۱-** این قواعد یکسان در مورد هر قرارداد حمل و نقل ریلی مسافر در ازای درآمد یا رایگان، وقتی که مبدا و مقصد حمل در دو کشور مختلف عضو واقع شده باشد بدون توجه به محل اقامت یا محل کار و ملیت طرفین قرارداد حمل، اعمال خواهد شد.
- **بند ۲-** هرگاه حمل و نقل بین المللی، که موضوع قرارداد واحدی باشد شامل حمل و نقل جاده‌ای یا حمل و نقل از طریق گذرگاه‌های آبی داخلی در ترافیک داخلی یک کشور عضو، به عنوان مکمل حمل و نقل ریلی فرامرزی باشد، این قواعد یکسان بایستی اعمال شود.
- **بند ۳-** هرگاه حمل و نقل بین المللی موضوع قرارداد واحدی باشد که شامل حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل فرامرزی از طریق گذرگاه‌های آبی داخلی یک کشور عضو، به عنوان مکمل حمل و نقل ریلی باشد، این قواعد یکسان بایستی اعمال شود، این در صورتی است که حمل و نقل از طریق گذرگاه‌های آبی داخلی یا دریائی در خطوطی انجام گیرد که در فهرست خطوط پیش بینی شده در بند ۱ از ماده ۲۴ این کنوانسیون آمده باشد.
- **بند ۴-** همچنین این قواعد یکسان، تا جایی که مربوط به مسئولیت کاربر در خصوص فوت یا صدمات جسمی وارده به مسافران باشد، شامل اشخاصی که طبق قواعد یکسان CIM محموله را همراهی می‌کنند نیز خواهد بود.
- **بند ۵-** این قواعد یکسان در مورد انجام حمل و نقل بین ایستگاه‌هایی که در قلمرو دولت‌های همجوار واقع شده باشد اعمال نخواهد شد این در صورتی است که زیربنای این ایستگاه‌ها با یک یا چند مدیر زیربنایی باشد که فقط تابع یکی از آن دولت‌ها باشند.
- **بند ۶-** هر کشوری که طرف کنوانسیون مرتبط با حمل و نقل مسافری ریلی بین المللی قابل مقایسه با این قواعد یکسان باشد، می‌تواند هنگام درخواست الحاق به کنوانسیون کوتیف، اظهارنامه ارائه دهد که این قواعد یکسان را فقط در مورد حمل و نقل بر روی قسمتی از زیربنای ریلی واقع در

عنوان دوم: انعقاد و اجرای قرارداد حمل

ماده (۶)

قرارداد حمل

- **بند ۱-** طبق قرارداد حمل، کاریر متعهد خواهد شد که مسافر، و نیز در صورت اقتضاء، توشه مسافر و وسایل نقلیه را به مقصد حمل کرده و توشه مسافر و وسایل نقلیه را در مقصد تحویل دهد.
- **بند ۲-** قرارداد حمل باید با یک یا چند بلیت که به مسافر ارائه می‌شود، تایید گردد. با این حال، پیرو ماده ۹، موجود نبودن، نامتعارف بودن یا مفقود شدن بلیت، نباید موجودیت یا اعتبار قرارداد را که کماکان تابع این قواعد یکسان خواهد بود، تحت تاثیر قرار دهد.
- **بند ۳-** بلیت، سند مشهود انعقاد و محتوای قرارداد حمل خواهد بود.

ماده (۷)

بلیت

- **بند ۱-** شرایط کلی حمل، شکل و محتوای بلیت‌ها و همچنین زبان و مشخصاتی را که آن بلیت‌ها با آن مشخصات باید چاپ و آماده شوند، تعیین خواهد کرد.
- **بند ۲-** حداقل، موارد زیر می‌بایست روی بلیت درج شود:
 - (a) کاریر یا کاریرها،
 - (b) بیان این نکته که حمل، علیرغم هرگونه شرط متناقض، تابع این قواعد یکسان خواهد بود؛ این امر را می‌توان با درج علامت اختصاری CIV مشخص نمود.
 - (c) هر نکته دیگری که برای اثبات انعقاد قرارداد حمل و محتوای آن ضروری باشد و مسافر را قادر سازد که از حقوق ناشی از این قرارداد بهره‌برداری نماید.
- **بند ۳-** مسافر باید به هنگام دریافت بلیت مطمئن شود که آن بلیت طبق مشخصه‌های وی تنظیم شده است.
- **بند ۴-** بلیت در صورتی قابل انتقال خواهد بود که بدون نام صادر شده و سفر هنوز آغاز نشده باشد.
- **بند ۵-** بلیت را می‌توان به شکل ثبت الکترونیک داده‌هایی که قابل تبدیل به نشانه‌های خوانای نوشتاری باشند، صادر کرد. روال مورد استفاده برای ثبت و رفتار با داده‌ها باید از نظر عملکردی یکسان باشد، به‌ویژه تا حدی که مربوط به ارزش سندی بلیتی باشد که با آن داده‌ها نشان داده می‌شود.

محول کرده است،

c) "شرایط کلی حمل" به شرایط کاربر اطلاق می‌شود که به صورت تعرفه‌ها یا شرایط کلی است که به‌طور قانونی در هر کشور عضو لازم‌الاجراست و آن شرایط با انعقاد قرارداد حمل، بخش لاینفک قرارداد حمل شده است،
d) "وسیله نقلیه" به وسیله نقلیه موتوری یا کِشنده‌ای (تریلر) اطلاق می‌شود که جهت حمل مسافر استفاده می‌شود.

ماده (۴)

عدول

■ **بند ۱-** کشورهای عضو می‌توانند موافقتنامه‌هایی منعقد کنند که در حمل و نقلی که منحصراً بین دو ایستگاه واقع در دو طرف مرز آنها صورت می‌گیرد و چنانچه ایستگاه دیگری بین آنها وجود نداشته باشد، عدول از این قواعد یکسان را پیش‌بینی نماید،
■ **بند ۲-** درخصوص حمل و نقل بین دو کشور عضو که با عبور از یک کشور غیر عضو انجام می‌گیرد، کشورهای مورد نظر می‌توانند موافقتنامه‌هایی منعقد کنند که از این قواعد یکسان عدول نماید،
■ **بند ۳-** منوط به سایر مقررات حقوق بین‌المللی عمومی، دو یا چند کشور عضو می‌توانند شرایطی را بین خود تعیین کنند که به موجب شرایط مزبور، کاربرها متعهد به جابجائی مسافران، توشه مسافران، حیوانات و وسایل نقلیه در ترافیک بین آن کشورها باشند،
■ **بند ۴-** موافقتنامه‌های اشاره‌شده در بندهای ۱ تا ۳ و همچنین لازم‌الاجرا شدن آنها باید به سازمان بین‌الدول حمل و نقل بین‌المللی ریلی ابلاغ شود. دبیرکل سازمان، آن را به کشورهای عضو و موسسات ذینفع ابلاغ خواهد نمود.

ماده (۵)

قانون الزامی

به استثنای زمانی که به نحو دیگری در این قواعد یکسان قید شده باشد، هر گونه قید و شرط دیگری که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم از این قواعد یکسان عدول کند ملغی و فاقد اعتبار خواهد بود. الغای چنین قید و شرط‌هایی، شامل الغای دیگر مقررات قرارداد حمل و نقل نخواهد بود. با این حال، یک کاربر می‌تواند مسئولیت بیشتر و تعهدات سنگین‌تری از آنچه که در این قواعد یکسان پیش‌بینی شده، به‌عهده گیرد.

عنوان سوم: حمل حیوانات، توشه‌ی دستی، بار ثبت شده و وسایل نقلیه

فصل اول: مفاد عمومی

ماده: (۱۲)

حیوانات و کالاهای قابل قبول

- **بند ۱-** مسافر می‌تواند کالاهائی را که به آسانی قابل حمل هستند (توشه‌ی دستی) و همچنین حیوانات زنده را طبق شرایط کلی حمل و نقل با خود حمل کند. به‌علاوه، مسافر می‌تواند کالاهای بزرگ را طبق مقررات ویژه، که در شرایط کلی حمل آمده است با خود همراه داشته باشد. کالاها یا حیواناتی که ممکن است باعث اذیت و ناراحتی مسافران شوند یا خسارتی ایجاد نمایند نباید اجازه داده شود که به صورت توشه‌ی دستی حمل شوند.
- **بند ۲-** مسافر می‌تواند کالاها و حیواناتی را به عنوان توشه ثبت شده براساس شرایط کلی حمل ارسال نماید.
- **بند ۳-** کاریر می‌تواند، طبق مقررات ویژه، که در شرایط کلی حمل آمده است، حمل وسایل نقلیه را به همراه مسافران بپذیرد.
- **بند ۴-** حمل کالاهای خطرناک به عنوان توشه‌ی دستی، توشه ثبت شده و نیز حمل آنها در یا روی وسایل نقلیه، که با این عنوان [کالاهای خطرناک] توسط راه آهن حمل می‌شوند، باید با قواعد حمل و نقل بین‌المللی ریلی کالاهای خطرناک (RID) مطابقت داشته باشد.

ماده (۱۳)

بازرسی

- **بند ۱-** وقتی دلیل موجهی برای مظنون شدن به قصور در رعایت شرایط حمل وجود داشته باشد، کاریر حق دارد این مساله که آیا کالاها (توشه‌ی دستی، توشه ثبت شده، وسایل نقلیه شامل بار آنها) و حیوانات حمل شده، واجد شرایط کلی حمل هستند یا خیر را بررسی نماید، مگر اینکه قوانین و دستورالعمل‌های کشوری که بازرسی در آن صورت می‌گیرد چنین بازرسی‌ای را ممنوع کرده باشد. مسافر باید برای حضور در بازرسی دعوت شود. اگر مسافر حاضر نشود یا در دسترس نباشد، کاریر باید حضور دو شاهد بی طرف را الزام نماید.
- **بند ۲-** چنانچه عدم رعایت شرایط حمل تصدیق شود، کاریر می‌تواند هزینه‌های ناشی از بازرسی را از مسافر طلب نماید.

ماده (۸)

پرداخت و استرداد هزینه حمل

- بند ۱- جز در صورتی که توافق دیگری بین مسافر و کاریر باشد، کرایه حمل بایستی از قبل قابل پرداخت باشد،
- بند ۲- شرایط کلی حمل معین خواهد کرد که تحت چه شرایطی، هزینه حمل قابل استرداد خواهد بود.

ماده (۹)

حق حمل شدن؛ محرومیت از حمل

- بند ۱- مسافر باید، از ابتدای سفر خود، دارای بلیت معتبر باشد و به هنگام کنترل بلیت آنرا ارائه دهد. شرایط کلی حمل می‌تواند موارد زیر را پیش‌بینی کند:
 - a) مسافری که بلیت معتبر ارائه نکند، باید علاوه بر پرداخت هزینه حمل، هزینه اضافی بپردازد؛
 - b) می‌توان از ادامه سفر مسافری که از پرداخت هزینه حمل یا هزینه اضافه مورد تقاضا سرباز زده جلوگیری کرد؛
 - c) آیا و تحت چه شرایطی هزینه مازاد بایستی مسترد گردد.
- بند ۲- شرایط کلی حمل می‌تواند مقرر نماید که مسافرانی که:
 - a) برای ایمنی و عملکرد درست عملیات بهره‌برداری یا برای ایمنی دیگر مسافران خطری ایجاد کنند،
 - b) به نحو غیرقابل تحملی از مسافران دیگر سلب آرامش کنند،از حمل شدن محروم خواهند بود یا شاید لازم باشد از ادامه سفر محروم شوند و چنین اشخاصی حق پس گرفتن هزینه حمل یا هزینه‌ی پرداختی احتمالی برای توشه ثبت شده خود را، ندارند.

ماده (۱۰)

انجام تشریفات اداری

مسافر باید از تشریفات که گمرک یا دیگر مقامات اداری لازم می‌داند تبعیت نماید.

ماده (۱۱)

لغو و تاخیر در حرکت قطار؛ نرسیدن به قطار

کاریر باید، هر جا لازم باشد، لغو حرکت قطار یا نرسیدن به قطار را روی بلیت گواهی کند.

ماده (۱۷)

رسید ثبت توشه

- **بند ۱-** شرایط کلی حمل، شکل و محتوای رسید ثبت توشه و همچنین زبان و مشخصاتی را که رسید ثبت توشه به آن زبان و با آن مشخصات باید چاپ و آماده شود، تعیین خواهد کرد. بند ۵ از ماده ۷ با اعمال تغییرات لازم، در این مورد نیز اعمال خواهد شد.
- **بند ۲-** حداقل، موارد زیر باید در رسید ثبت توشه درج گردد:
 - (a) کاریر یا کاریرها،
 - (b) بیان این نکته که حمل، علیرغم هرگونه شرط متناقض، تابع این قواعد یکسان خواهد بود؛ این مساله را می توان با درج علامت اختصاری CIV مشخص نمود،
 - (c) هر جمله ضروری دیگری که تعهدات قراردادی مربوط به ارسال توشه‌ی ثبت شده را اثبات کرده و مسافر را قادر به اقامه حقوق ناشی از قرارداد حمل نماید.
- **بند ۳-** مسافر باید، هنگام دریافت رسید ثبت توشه اطمینان حاصل نماید که این سند مطابق با نکات مورد نظر وی صادر شده است.

ماده (۱۸)

ثبت و حمل

- **بند ۱-** به جز جایی که شرایط کلی حمل، به گونه دیگری مقرر نماید، توشه فقط در صورت ارائه بلیتی که حداقل تا مقصد توشه اعتبار داشته باشد، ثبت خواهد شد. در سایر موارد، ثبت توشه مطابق با دستورالعمل‌های لازم‌الاجرا در محل ارسال انجام خواهد شد.
- **بند ۲-** هرگاه شرایط کلی حمل مقرر نماید که، می توان توشه را بدون صدور بلیت مورد پذیرش قرارداد، مقررات این قواعد یکسان که تعیین کننده‌ی حقوق و تکالیف مسافر در خصوص توشه‌ی ثبت شده‌اش می باشد، با اعمال تغییرات لازم، در مورد فرستنده‌ی توشه‌ی ثبت شده نیز اعمال خواهد شد.
- **بند ۳-** کاریر می تواند توشه‌ی ثبت شده را با قطار دیگر یا با شیوه دیگری از حمل و نقل و از مسیری متفاوت با مسیری که مسافر انتخاب نموده ارسال نماید.

ماده (۱۹)

پرداخت کرایه حمل توشه‌ی ثبت شده

- جز در صورت توافق دیگری بین مسافر و کاریر، هزینه حمل توشه‌ی ثبت شده، هنگام ثبت باید قابل پرداخت باشد.

ماده (۱۴)

انجام تشریفات اداری

مسافر هنگام حمل کالا (توشه‌ی دستی، توشه‌ی ثبت‌شده، وسایل نقلیه و بارگیری آنها) یا حیوانات خود، باید از تشریفات مورد نظر مسئولین گمرک یا سایر مراجع اداری تبعیت نماید. مسافر باید، بجز در موارد استثناء در قوانین و دستورالعمل‌های پیش‌بینی شده‌ی هر کشور، در هنگام بازرسی این کالاها حضور داشته باشد.

فصل دوم: توشه‌ی دستی و حیوانات

ماده (۱۵)

نظارت

نظارت و مراقبت از توشه‌ی دستی و حیوانات همراه مسافر، بر عهده خود مسافر است.

فصل سوم: توشه‌ی ثبت شده

ماده (۱۶)

ارسال توشه‌ی ثبت شده

- بند ۱- تعهدات قراردادی مربوط به ارسال توشه‌ی ثبت شده باید در رسید ثبت توشه که به مسافر داده می‌شود درج شود،
- بند ۲- مطابق با ماده ۲۲، نامتعارف بودن یا مفقود شدن رسید ثبت توشه، بر وجود یا اعتبار توافقنامه‌های مربوط به ارسال توشه‌ی ثبت شده، که همچنان تابع این قواعد یکسان باقی خواهند بود، تاثیر نمی‌گذارد،
- بند ۳- رسید ثبت توشه، سند مشهود ثبت توشه و شرایط حمل آن خواهد بود،
- بند ۴- فرض بر این خواهد بود هنگامی که کاربر توشه‌ی ثبت شده را تحویل می‌گیرد، بار، ظاهراً در شرایط خوبی بوده و تعداد و وزن اقلام توشه با مندرجات رسید ثبت توشه مطابقت داشته، مگر خلاف آن ثابت گردد.

می‌تواند تقاضای وثیقه کند.

■ **بند ۵-** توشه، در مقصدی که برای آن مقصد ثبت شده است، تحویل داده خواهد شد.
 ■ **بند ۶-** دارنده رسید ثبت توشه که توشه‌اش تحویل داده نشده باشد، می‌تواند درخواست کند که طبق بند ۳، روز و ساعتی که وی درخواست تحویل توشه را نموده است روی رسید درج نمایند.

■ **بند ۷-** اگر کاربر به درخواست شخص ذیحق مبنی بر بازرسی توشه‌ی ثبت شده به منظور اثبات خسارت گفته شده، ترتیب اثر ندهد، شخص ذیحق می‌تواند از دریافت توشه سرباز زند.
 ■ **بند ۸-** در تمامی سایر موارد، تحویل توشه، مطابق با دستورالعمل‌های لازم‌الاجرای مقصد انجام خواهد شد.

فصل چهارم: وسایل نقلیه

ماده (۲۳)

شرایط حمل

مقررات ویژه‌ی حاکم بر حمل وسایل نقلیه، که در شرایط کلی حمل گنجانده شده است، مخصوصاً مشخص‌کننده شرایطی خواهد بود که بر پذیرش حمل، ثبت، بارگیری و حمل، تخلیه بار و تحویل، و همچنین تعهدات مسافر، حاکم است.

ماده (۲۴)

رسید حمل

■ **بند ۱-** تعهدات قراردادی مربوط به حمل وسایل نقلیه باید از طریق رسید حمل که برای مسافر صادر می‌شود، مشخص گردد. رسید حمل را می‌توان در بلیت مسافر گنجانده.

■ **بند ۲-** مقررات ویژه حاکم بر حمل وسایل نقلیه، که در شرایط کلی حمل گنجانده شده است، شکل و محتوای رسید حمل و نیز زبان و مشخصاتی را که آن بلیت‌ها با آن مشخصات باید چاپ و آماده شوند، تعیین خواهد کرد.

بند ۵ از ماده ۷، با اعمال تغییرات لازم، در این مورد نیز اعمال خواهد شد.

■ **بند ۳-** موارد زیر، حداقل، باید در رسید حمل درج گردد:

(a) کاربر یا کاربرها،

(b) بیان این نکته که حمل، علیرغم هرگونه شرط متناقض، تابع این قواعد یکسان خواهد بود؛ این امر را می‌توان با درج علامت اختصاری CIV مشخص نمود،

(c) هر جمله ضروری دیگری که تعهدات قراردادی مربوط به حمل وسایل نقلیه را اثبات

ماده (۲۰)

نشانه‌گذاری توشه‌ی ثبت شده

مسافر باید روی هر قلم از توشه ثبت شده، در محلی کاملاً قابل رویت، به شکلی کاملاً خوانا و با روشی که دوام کافی داشته باشد، موارد زیر را درج نماید:

(a) نام و نشانی خود

(b) مقصد

ماده (۲۱)

حق در اختیار داشتن توشه‌ی ثبت شده

■ **بند ۱-** اگر شرایط اجازه دهد و اگر الزامات گمرک یا الزامات دیگر مقامات اداری بدین وسیله نقض نشود، مسافر می‌تواند با ارائه رسید ثبت توشه، و چنانچه شرایط کلی حمل مقرر داشته باشد، با ارائه بلیت درخواست نماید که توشه در محل ارسال، مسترد شود.

■ **بند ۲-** شرایط کلی حمل می‌تواند دربردارنده‌ی مقررات دیگری در خصوص حق در اختیار گرفتن توشه‌ی ثبت شده، به‌ویژه در خصوص حق تغییر مقصد و پیامدهای احتمالی مالی که مسافر باید آنرا متحمل شود، باشد.

ماده (۲۲)

تحویل

■ **بند ۱-** توشه‌ی ثبت شده در قبال ارائه رسید ثبت توشه و، در صورت اقتضاء، در قبال پرداخت هزینه محموله، تحویل می‌گردد. کاربرد حق بررسی این که آیا دارنده رسید مجاز به دریافت محموله است یا خیر را دارد بدون آنکه موظف به این کار باشد.

■ **بند ۲-** موارد ذیل برابر با آن است که بار به دارنده رسید ثبت توشه تحویل داده شده است چنانچه، با دستورالعمل‌های لازم‌الاجرا در مقصد مطابقت داشته باشد:

(a) اگر توشه به مسئولین گمرک یا مقامات مرزی در ساختمان‌ها یا انبارهای آنها تحویل شده باشد چنانچه این انبارها و ساختمانها تحت نظارت کاربر نباشد.

(b) حیوانات زنده به شخص ثالث تحویل شده باشد.

■ **بند ۳-** دارنده رسید ثبت توشه می‌تواند تحویل توشه را در مقصد، درست پس از سرآمدن زمان توافق شده و، در صورت اقتضاء، پس از سرآمدن زمان لازم برای انجام عملیات توسط گمرک یا دیگر مسئولین اداری، خواستار شود.

■ **بند ۴-** در صورت عدم تسلیم رسید ثبت توشه، کاربرد صرفاً موظف خواهد بود توشه را به شخصی که حق خود بر آن را اثبات کند تحویل نماید؛ اگر دلایل ارائه شده ناکافی باشد، کاربرد



ذیصلاح علیه شخص ثالث تزییع گردد.

- **بند ۴-** این قواعد یکسان، هر مسئولیتی که ممکن است مشمول کاریر باشد اما در موارد موجود در بند ۱ پیش‌بینی نشده باشد، را تحت تاثیر قرار نخواهد داد.
- **بند ۵-** اگر حمل و نقلی که موضوع یک قرارداد حمل واحد است توسط چند کاریر متوالی انجام گیرد، کاریری که طبق قرارداد حمل، مسئول ارائه خدمات حمل و نقل در مسیری است که حادثه رخ داده است در مورد فوت و جراحات مسافران مسئول خواهد بود. چنانچه این خدمات توسط خود کاریر ارائه نشود، بلکه توسط یک کاریر جانشین ارائه گردد، هر دو کاریر طبق این قواعد یکسان مشترکاً و جداگانه مسئول می‌باشند.

ماده (۲۷)

جبران خسارت در صورت فوت

- **بند ۱-** در صورت مرگ مسافر، جبران خسارات شامل موارد زیر خواهد بود:
 - (a) هزینه‌های ضروری مترتب بر فوت به‌ویژه هزینه حمل جسد و هزینه‌های تدفین،
 - (b) اگر مرگ بلافاصله اتفاق نیفتد، جبران خسارات پیش‌بینی شده در ماده ۲۸ آمده است.
- **بند ۲-** اگر در اثر مرگ مسافر، اشخاصی که وی طبق قانون وظیفه‌ی نگهداری آنها را داشته و یا خواهد داشت از حمایت وی محروم گردند باید به آنها نیز غرامت مفقودی مزبور پرداخت گردد. حق اقدامات حقوقی برای جبران خسارات اشخاصی که مسافر بدون الزام قانونی، نگهداری از آنها را بر عهده داشته است تابع قانون ملی خواهد بود.

ماده (۲۸)

جبران خسارات در مورد صدمات جسمی

- در موارد جراحات یا هر گونه صدمات جسمی یا روحی به مسافر، جبران خسارت شامل موارد زیر خواهد بود:
 - (a) هزینه‌های ضروری، به‌ویژه هزینه‌های مربوط به درمان و حمل و نقل،
 - (b) جبران خسارت مالی وارده، به خاطر از کار افتادگی کلی یا جزئی یا به خاطر نیازهای افزایش یافته‌ی فرد.

ماده (۲۹)

غرامت دیگر صدمات جسمی

- قانون ملی معین خواهد کرد که آیا و تا چه اندازه‌ای کاریر باید بابت صدمات جسمانی، غیر از مواردی که در ماده‌های ۲۷ و ۲۸ پیش‌بینی شده، غرامت پرداخت نماید.

کرده و مسافر را قادر به اقامه حقوق ناشی از قرارداد حمل نماید.

■ **بند ۴-** مسافر باید، هنگام دریافت رسید حمل اطمینان حاصل نماید که این سند مطابق با نکات مورد نظر وی صادر شده است.

ماده (۲۵)

قوانین قابل اجرا

پیرو مقررات فصل حاضر، مقررات فصل سوم در خصوص حمل توشه در مورد وسایل نقلیه نیز اعمال خواهد گردید.

عنوان چهارم: مسئولیت کاریر

فصل اول: مسئولیت در صورت فوت یا صدمات جسمی به مسافران

ماده (۲۶)

اساس مسئولیت

■ **بند ۱-** کاریر در مورد مفقودی یا آسیب ناشی از فوت، جراحات یا هر گونه آسیب جسمی یا روحی به یک مسافر که به دلیل حادثه‌ای ناشی از عملیات ریلی و هنگام مستقر بودن مسافران در وسایل نقلیه ریلی، یا در هنگام ورود به، یا خروج از آنها ایجاد شود، فارغ از اینکه زیربنای ریلی مورد استفاده چه باشد، مسئول خواهد بود.

■ **بند ۲-** کاریر در موارد ذیل از مسئولیت معاف خواهد بود:

(a) چنانچه حادثه به دلیل شرایطی ایجاد شود که با عملیات ریلی ارتباطی نداشته باشد و کاریر علی‌رغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد، نتواند از آن اجتناب و از عواقب آن پیشگیری نماید،

(b) تا جایی که حادثه به علت خطای مسافر ایجاد شده باشد،

(c) چنانچه حادثه ناشی از رفتار شخص ثالث باشد که کاریر علی‌رغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد، نتواند از آن احتراز نموده و از عواقب آن پیشگیری نماید؛ شرکت دیگری که از همان زیربنای ریلی استفاده می‌کند، شخص ثالث محسوب نخواهد شد؛ حق رجوع به مراجع ذیصلاح به قوت خود باقی خواهد بود.

■ **بند ۳-** اگر حادثه به علت رفتار شخص ثالث ایجاد شده باشد و اگر، علی‌رغم آن، کاریر بر اساس قسمت C، از بند ۲، کاملاً از مسئولیت مبری نباشد، وی در محدوده این قواعد یکسان پاسخگوی همه چیز خواهد بود البته بدون اینکه هیچ حقی از وی مبنی بر مراجعه به مراجع

وسيله نقلیه که باعث شود سفر مسافر در روز مورد نظر ادامه نیابد یا ادامه سفر در همان روز به دلیل شرایط ویژه، منطقاً الزامی نباشد، در برابر مسافر مسئول می‌باشد. جبران خسارت شامل هزینه‌های معقول اسکان مسافر و نیز هزینه‌های منطقی مربوط به مطلع نمودن اشخاصی که منتظر مسافر می‌باشند، خواهد بود.

■ **بند ۲-** هرگاه، لغو حرکت، تاخیر حرکت یا از دست دادن وسیله نقلیه مربوطه به یکی از علل زیر باشد کاربرد از این مسئولیت معاف خواهد بود:

(a) چنانچه حادثه به دلیل شرایطی ایجاد شود که با عملیات ریلی ارتباطی نداشته نباشد و کاربرد علی‌رغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد، نتواند از آن اجتناب نموده و از عواقب آن پیشگیری نماید،

(b) قصور از جانب مسافر ایجاد شده باشد،

(c) چنانچه حادثه ناشی از رفتار شخص ثالث باشد که کاربرد علی‌رغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد، نتواند از آن احتراز نموده و از عواقب آن پیشگیری نماید؛ شرکت دیگری که از همان زیربنای ریلی استفاده می‌کند، شخص ثالث محسوب نخواهد شد؛ حق رجوع به مراجع ذیصلاح به قوت خود باقی خواهد بود.

■ **بند ۳-** قانون ملی تعیین خواهد کرد که آیا و تا چه اندازه‌ای کاربرد باید بابت جبران خسارتی غیر از آنچه در بند یک پیش‌بینی شده، غرامت پرداخت نماید. این بند به ماده ۴۴ لطمه نخواهد زد.

فصل سوم: مسئولیت در مورد توشه‌ی دستی، حیوانات، توشه‌ی ثبت شده و وسایل نقلیه

بخش اول: توشه‌ی دستی و حیوانات

ماده: (۳۳)

مسئولیت

■ **بند ۱-** در مورد فوت یا صدمات جسمی وارده به مسافران، کاربرد مسئول مفقودی یا آسیب ناشی از فقدان کلی یا جزئی، یا خسارت به اشیایی است که مسافر به عنوان توشه، با خود داشته است اعم از اینکه همراه او بوده یا به عنوان توشه‌ی دستی با خود حمل می‌نموده است، این مساله درباره حیواناتی که مسافر همراه با خود آورده است نیز مصداق دارد. ماده ۲۶ با اعمال تغییرات لازم، در این مورد نیز اعمال خواهد شد.

■ **بند ۲-** در سایر موارد، کاربرد، مسئول مفقودی یا آسیب کلی یا جزئی به اشیاء، توشه‌ی

ماده (۳۰)

شکل و میزان جبران خسارت در صورت فوت و صدمات جسمی

■ **بند ۱-** خسارات پیش بینی شده در بند ۲ از ماده ۲۷، و قسمت b از ماده ۲۸، باید به صورت یکجا پرداخت گردد. با این حال اگر قانون ملی، پرداخت مستمری سالیانه را مجاز بشمارد، جبران خسارت، در صورت درخواست مسافر آسیب دیده یا ذیحق اشاره شده در بند ۲ از ماد ۲۷، به آن شکل پرداخت خواهد شد.

■ **بند ۲-** میزان جبران خسارت پرداختی به موجب بند ۱، براساس قانون ملی تعیین خواهد شد. در هر حال، برای اهداف این قواعد یکسان، سقف مبلغ پرداختی برای هر مسافر ۱۷۵۰۰۰ واحد محاسبه به صورت یکجا خواهد بود و یا به شکل مستمری سالیانه‌ای که با آن مبلغ کل مطابقت داشته باشد البته چنانچه سقف تعیین شده مبلغ مستمری قانون ملی، مبلغی کمتر از آن میزان مستمری سالیانه‌ای باشد که بابت جبران خسارت پرداخت می شود.

ماده: (۳۱)

سایر شیوه‌های حمل و نقل

■ **بند ۱-** پیرو بند ۲، مقررات مربوط به مسئولیت کاربر در مورد فوت یا صدمات جسمی وارده به مسافران، بر مفقودی یا آسیب دیدگی پیش آمده طی حمل و نقلی که، طبق قرارداد حمل، حمل ریلی نبوده است، اعمال نخواهد شد.

■ **بند ۲-** با این حال، هنگامی که وسایل نقلیه ریلی توسط کشتی قطاربر (فری بوت) حمل می گردند، مقررات مربوط به مسئولیت در مورد فوت یا جراحات مسافران، بر مفقودی یا آسیب دیدگی اشاره شده در بند ۱ از ماده ۲۶ و بند ۱ از ماده ۳۳، حادثه‌ای ناشی از عملیات ریلی که در زمان مستقر بودن مسافران، یا در زمان ورود به یا خروج از وسایل نقلیه ریلی رخ دهد، اعمال خواهد گردید.

■ **بند ۳-** هرگاه، به خاطر شرایط استثنائی، بهره برداری از راه آهن موقتاً به تعویق افتد و مسافران با شیوه دیگری از حمل و نقل جابجا گردند، کاربر به موجب این قواعد یکسان مسئول خواهد بود.

فصل دوم: مسئولیت در مورد عدم رعایت برنامه زمانی

ماده: (۳۲)

مسئولیت در مورد لغو حرکت، تاخیر حرکت قطارها یا نرسیدن به قطار

■ **بند ۱-** کاربر برای ضرر یا زیان ناشی از لغو حرکت، تاخیر حرکت قطار یا از دست دادن



ماده: (۳۷)

مسئولیت اثبات

- **بند ۱-** مسئولیت اثبات اینکه فقدان یا خسارت یا تاخیر در تحویل، به علت یکی از دلایل مشخص شده در بند ۲ از ماده ۳۶، بوده به عهده کاریر می‌باشد.
- **بند ۲-** هرگاه کاریر ثابت کند که با توجه به شرایط یک مورد خاص، مفقودی یا خسارت می‌توانسته ناشی از یک یا چند خطر خاص اشاره شده در بند ۳ از ماده ۳۶ باشد، فرض بر این خواهد بود که آن خطر، چنین چیزی را ایجاد کرده است. با این حال، شخص ذیحق، حق دارد ثابت کند که مفقودی یا خسارت به صورت کلی یا جزئی به علت یکی از آن خطرات نبوده است.

ماده: (۳۸)

کاریرهای متوالی

- هرگاه حمل تحت یک قرارداد واحد، توسط چند کاریر متوالی انجام شود، هر کاریر، با تحویل گرفتن توشه با رسید ثبت توشه، یا به عهده گرفتن حمل وسیله نقلیه با رسید حمل، طرف قرارداد حمل در مورد ارسال توشه یا حمل وسایل نقلیه، برطبق شرایط رسید ثبت توشه یا رسید حمل، محسوب خواهد شد و تعهدات ناشی از آن را به عهده خواهد گرفت. در چنین موردی، هر کاریری، مسئول حمل در تمام طول مسیر تا زمان تحویل خواهد بود.

ماده: (۳۹)

کاریر جانشین

- **بند ۱-** هرگاه کاریر انجام حمل را به طور کلی یا جزئی به یک کاریر جانشین محول نماید اعم از اینکه در قرارداد حمل چنین حقی برای کاریر وجود داشته باشد یا خیر، باز هم کاریر همچنان در مورد کل حمل مسئول خواهد بود.
- **بند ۲-** تمام مقررات این قواعد یکسان که درخصوص مسئولیت کاریر حاکم است درخصوص مسئولیت کاریر جانشین برای انجام حمل توسط وی نیز اعمال خواهد شد. ماده‌های ۴۸ و ۵۲ در صورتی اعمال خواهند شد که اقامه دعوی، علیه خدمه یا کلیه اشخاص دیگری باشد که کاریر جانشین از خدمات آنها برای انجام حمل بهره می‌برد.
- **بند ۳-** هر موافقت‌نامه خاصی که بر اساس آن کاریر تعهداتی را بپذیرد که به موجب این قواعد یکسان به عهده او نباشد یا از حقوقی که توسط این قواعد یکسان به وی اعطاء شده است چشم‌پوشی نماید، در مورد کاریر جانشینی که موارد فوق را صراحتاً و به طور مکتوب نپذیرفته باشد، بی‌تاثیر خواهد بود. خواه کاریر جانشین موافقت‌نامه مزبور را پذیرفته باشد یا نپذیرفته باشد،

دستی یا حیواناتی که نگهداری آنها طبق ماده ۱۵ به عهده مسافر است، نمی باشد، مگر اینکه این مفقودی یا آسیب به دلیل قصور کاربر باشد. ماده های دیگر عنوان چهارم، به استثنای ماده ۵۱، و عنوان ششم در این مورد اعمال نخواهند شد.

ماده: (۳۴)

حدود غرامات در مورد مفقودی یا آسیب دیدگی اشیاء

هرگاه کاربر، به موجب بند ۱ از ماده ۳۳ مسئول باشد، باید غرامتی تا سقف ۱۴۰۰ واحد محاسبه برای هر مسافر بپردازد.

ماده: (۳۵)

برداشته شدن مسئولیت

کاربر در قبال مسافر، مسئول فقدان یا خسارت ناشی از این مساله که مسافر با تشریفات لازم گمرکی یا دیگر مراجع اداری انطباق ندارد، نمی باشد.

بخش دوم: توشه ی ثبت شده

ماده: (۳۶)

اساس مسئولیت

■ **بند ۱-** کاربر مسئول مفقودی یا آسیب ناشی از مفقودی یا آسیب کلی یا جزئی توشه ی ثبت شده بین زمان تحویل گرفته شدن از سوی کاربر تا زمان تحویل و همچنین تاخیر در تحویل، می باشد.

■ **بند ۲-** کاربر، تا جایی که مفقودی یا تاخیر در تحویل ناشی از خطای مسافر یا ناشی از سفارش مسافر که به علت قصور کاربر نباشد، و یا ناشی از نقص ذاتی در توشه ثبت شده، یا ناشی از شرایطی باشد که کاربر نتواند از آن اجتناب و از عواقب آن پیشگیری نماید، از این مسئولیت معاف خواهد بود.

■ **بند ۳-** کاربر، تا جایی که مفقودی یا آسیب ناشی از خطرات خاصی که ذاتی یک یا چند مورد زیر می باشد، از این مسئولیت مبرا خواهد بود:

(a) عدم بسته بندی یا بسته بندی نامناسب،

(b) ماهیت ویژه بار،

(c) ارسال اشیایی که قابل قبول برای حمل به عنوان توشه نیستند.



باید به شرح زیر پرداخت نماید:

(a) در صورتی که میزان مفقودی یا آسیب دیدگی محرز گردد، غرامتی برابر با آن میزان پرداخت می‌شود، بدون اینکه غرامت مزبور از ۸۰ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم از کسری توده‌ی بار، یا ۱۲۰۰ واحد محاسبه برای هر فقره از توشه فراتر رود.

(b) اگر میزان مفقودی یا آسیب دیدگی محرز نشود، جریمه‌ی نقدی به میزان ۲۰ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم از کسری توده‌ی بار یا ۳۰۰ واحد محاسبه برای هر قلم از توشه. روش پرداخت غرامت، بر اساس کیلوگرم مفقود شده یا براساس هر قلم از توشه، بایستی توسط شرایط کلی حمل تعیین گردد.

بند ۲- به علاوه کاربرد باید هزینه حمل توشه و دیگر مبالغ پرداختی در خصوص حمل فقره‌ی مفقود شده و نیز عوارض گمرکی و سایر عوارضی که از قبل پرداخت شده را مسترد گرداند.

ماده: (۴۲)

غرامت بابت آسیب وارده

■ **بند ۱-** در صورت آسیب دیدگی توشه‌ی ثبت شده، کاربرد، علاوه بر سایر خسارات، باید معادل خسارت وارده به توشه، غرامت بپردازد.

■ **بند ۲-** غرامت نباید بیشتر از مبالغ ذیل باشد:

(a) اگر ارزش کل توشه به خاطر آسیب وارده، از دست رفته باشد، مبلغی که در صورت آسیب دیدگی کامل، قابل پرداخت است، پرداخت خواهد شد.

(b) اگر فقط ارزش قسمتی از توشه به خاطر آسیب وارده از دست رفته باشد مبلغی که در صورت آسیب دیدگی آن قسمت، قابل پرداخت است، پرداخت خواهد شد.

ماده: (۴۳)

غرامت بابت تاخیر در تحویل

■ **بند ۱-** در صورت تاخیر در تحویل توشه‌ی ثبت شده، در موارد ذیل، کاربرد در ازای هر ۲۴ ساعت تمام بعد از آنکه درخواست تحویل صورت گرفته باشد، البته حداکثر به مدت چهارده روز، باید غرامت پرداخت نماید:

(a) اگر شخص ذیحق، مفقودی یا خسارت را ثابت نماید، غرامتی معادل با ضرر و زیان برابر با حداکثر ۰/۸۰ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص توشه یا ۱۴ واحد محاسبه برای هر قلم از توشه که دیر تحویل شده است، پرداخت می‌گردد؛

(b) اگر شخص ذیحق، مفقودی یا خسارت را ثابت نکند، جریمه‌ی نقدی به میزان ۰/۱۴ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم از وزن ناخالص توشه، یا ۲/۸۰ واحد محاسبه برای هر قلم از

باز هم کاربرد در قبال تعهدات یا چشم‌پوشی از حق خویش به دلیل چنان موافقت‌نامه خاصی، متعهد خواهد بود.

■ **بند ۴-** در هر قسمت و تا جایی که هم‌کاریر و هم‌کاریر جانشین مسئول باشند، هر دو مسئولیت مشترک و جداگانه خواهند داشت.

■ **بند ۵-** مجموع کل غرامت قابل پرداخت توسط کاریر و کاریر جانشین، خدمه آنها و دیگر اشخاصی که کاریرها از خدمتشان جهت انجام حمل استفاده می‌کنند، نباید از حدود مشخص شده در این قواعد یکسان بیشتر شود.

■ **بند ۶-** این ماده حق رجوع به مراجع ذیصلاح را، که ممکن است بین کاریر و کاریر جانشین وجود داشته باشد، خدشه‌دار نخواهد ساخت.

ماده: (۴۰)

فرض مفقود شدن

■ **بند ۱-** شخص ذیحق بدون آنکه نیاز به ارائه مدارک بیشتری باشد، می‌تواند چنانچه توشه وی ظرف مدت ۱۴ روز از زمان درخواست وی جهت دریافت توشه‌اش طبق بند ۳ از ماده ۲۲، به وی تحویل داده نشده یا در اختیار وی قرار نگرفته باشد، آن را مفقود تلقی کند.

■ **بند ۲-** اگر توشه‌ای که مفقود تلقی شده است طی مدت یکسال بعد از درخواست تحویل پیدا شود، کاریر باید به شخص ذیحق، اگر آدرس وی مشخص باشد یا بتوان آن را پیدا کرد، این مساله را ابلاغ نماید.

■ **بند ۳-** طی مدت سی روز بعد از دریافت ابلاغ اشاره شده در بند ۲، شخص ذیحق می‌تواند درخواست نماید که توشه‌اش به وی تحویل شود. در این صورت، شخص باید هزینه‌های مربوط به حمل توشه از محل ارسال به محل تحویل را پرداخت نموده و غرامتی که دریافت نموده را مسترد نماید، در صورت اقتضاء، چنانچه هزینه‌ای در این بین پیش آمده هزینه را از غرامت کسر نماید. با این وجود، حقوق شخص جهت ادعای غرامت بابت تاخیر در تحویل پیش‌بینی شده در ماده ۴۳ محفوظ است.

■ **بند ۴-** اگر توشه‌ی پیداشده طی مهلت پیش‌بینی شده در بند ۳ مطالبه نگشته باشد، یا اگر بیش از یکسال پس از درخواست تحویل، توشه پیدا شود، کاریر می‌تواند مطابق با قوانین و دستورالعمل‌های لازم‌الاجرا در محلی که توشه مستقر است، برای توشه تعیین تکلیف نماید.

ماده: (۴۱)

غرامت بابت مفقود شدن

■ **بند ۱-** در صورت آسیب کامل یا بخشی از توشه‌ی ثبت‌شده، کاریر، علاوه بر سایر خسارات،

ماده: (۴۶)**مسئولیت در مورد سایر اشیاء**

■ **بند ۱-** در مورد اشیاء بجا مانده در داخل وسیله نقلیه یا در جعبه‌هایی (مثلاً در صندوق توشه یا صندوق وسایل اسکی) که در وسیله نقلیه نصب شده‌اند، کاریر فقط برای مفقودی یا آسیب دیدگی وارده‌ی ناشی از خطای خود مسئول خواهد بود. کل غرامت قابل پرداخت نباید از ۱۴۰۰ واحد محاسبه فراتر رود.

■ **بند ۲-** در مورد اشیایی که در بیرون وسیله نقلیه چیده شده‌اند از جمله جعبه‌های اشاره شده در بند ۱، کاریر فقط در مورد اشیایی که در بیرون وسیله نقلیه قرار داده شده‌اند صرفاً در صورتی مسئول خواهد بود که ثابت شود مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از عمل یا قصوری است که وی آن را عمداً برای ایجاد چنان مفقودی یا آسیب دیدگی مرتکب شده یا از روی سهل‌انگاری بوده اما با علم بر اینکه احتمال چنان فقدان یا خسارتی هست.

ماده: (۴۷)**قوانین قابل اجرا**

پیرو مقررات بخش حاضر، مقررات بخش ۲ در خصوص مسئولیت توشه، در مورد وسایل نقلیه نیز اعمال خواهد شد.

فصل چهارم: مفاد عمومی**ماده: (۴۸)****از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت**

حدود مسئولیت پیش‌بینی شده در این قواعد یکسان و نیز مقررات قانون ملی که غرامت را تا میزان ثابتی محدود می‌کند، اعمال نخواهد شد چنانچه ثابت شود ضرر و زیان ناشی از عمل یا قصوری است که کاریر آن را عمداً برای ایجاد چنان ضرر و زیانی مرتکب شده، یا از روی سهل‌انگاری بوده با علم بر این که احتمال چنان ضرر و زیانی هست.

ماده: (۴۹)**تبدیل ارز و بهره**

■ **بند ۱-** هرگاه که محاسبه غرامت، مستلزم تبدیل مبالغ تعریف شده به واحد پولی بیگانه باشد، تبدیل، بر اساس نرخ روز و در مکان پرداخت غرامت انجام خواهد شد.

■ **بند ۲-** شخص ذیحق می‌تواند مطالبه‌ی بهره غرامت نماید که به میزان ۵ درصد در سال

- توشه، که دیر تحویل شده است، پرداخت می‌گردد؛
روش پرداخت گرامت، بر اساس کیلوگرم خسارت یا براساس هر قلم از توشه، بایستی توسط شرایط کلی حمل تعیین گردد.
- **بند ۲-** در صورت آسیب دیدگی کامل توشه، گرامت پیش‌بینی شده در بند ۱، به آنچه در ماده ۴۱ پیش‌بینی شده، تعلق نمی‌گیرد.
- **بند ۳-** در صورت آسیب دیدگی جزئی توشه، گرامت پیش‌بینی شده در بند ۱ در مورد قسمت آسیب ندیده توشه، قابل پرداخت خواهد بود.
- **بند ۴-** در صورت وارد آمدن آسیب به توشه، که ناشی از تاخیر در تحویل نباشد، گرامت پیش‌بینی شده در بند ۱، در صورت اقتضا، افزون بر آنچه در ماده ۴۲ پیش‌بینی شده، قابل پرداخت خواهد بود.
- **بند ۵-** در هیچ موردی، کل گرامت پیش‌بینی شده در بند ۱ به همراه میزان پیش‌بینی شده در ماده‌های ۴۱ و ۴۲، نباید از گرامت قابل پرداخت در صورت آسیب دیدگی کامل توشه فراتر رود.

بخش سوم: وسایل نقلیه

ماده: (۴۴)

گرامت بابت تاخیر

- **بند ۱-** در صورت تاخیر در بارگیری به‌دلیلی مربوط به کاربر یا تاخیر در تحویل یک وسیله نقلیه، کاربر باید، اگر شخص ذیحق ثابت کند که مفقودی یا آسیب دیدگی بدان دلیل بوده است، گرامتی بپردازد که میزان آن نباید از مبلغ هزینه حمل بیشتر شود.
- **بند ۲-** در صورت تاخیر در بارگیری به‌دلیلی مربوط به کاربر، اگر شخص ذیحق نخواهد با قرارداد حمل پیش‌برود، هزینه حمل باید به او مسترد گردد. به‌علاوه اگر شخص ذیحق ثابت کند که مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از تاخیر بوده است، می‌تواند ادعای گرامتی را نماید که میزان آن نباید از مبلغ هزینه حمل بیشتر شود.

ماده: (۴۵)

گرامت بابت مفقودی

در صورت آسیب کل یا بخشی از وسیله نقلیه، گرامت قابل پرداخت به شخص ذیحق برای ضرر و زیان محرز شده، براساس ارزش معمول وسیله نقلیه محاسبه خواهد شد. این مبلغ نباید از ۸۰۰۰ واحد محاسبه فراتر برود. یک تریلر خالی یا بارگیری شده، به عنوان وسیله نقلیه جداگانه تلقی خواهد شد.

■ **بند ۲-** این مساله در مورد هر اقامه دعوی علیه کارکنان یا دیگر اشخاصی که کاریر به موجب ماده ۵۱ مسئول عملکرد آنهاست، نیز اعمال خواهد شد.

عنوان پنجم: مسئولیت مسافر

ماده: (۵۳)

اصول ویژه مسئولیت

مسافر در برابر کاریر مسئول ضرر و زیان خواهد بود چنانچه:

(a) ناشی از عدم رعایت تعهدات خود بر اساس موارد ذیل باشد:

۱- ماده‌های ۱۰، ۱۴، ۲۰،

۲- مقررات ویژه برای حمل وسایل نقلیه که در شرایط کلی حمل گنجانده شده، یا،

۳- قواعد مربوط به حمل و نقل ریلی بین‌المللی کالا‌های خطرناک (RID)،

یا،

(b) به علت اشیاء یا حیواناتی که مسافر با خود آورده است، باشد،

مگر آنکه وی ثابت کند که ضرر و زیان به علت شرایطی ایجاد شده که وی، علیرغم این که

تلاش یک مسافر وظیفه‌شناس را کرده است، نمی‌توانسته از آن اجتناب نموده و از عواقب آن

پیشگیری نماید. این قاعده، مسئولیت کاریر براساس ماده ۲۶ و بند ۱ از ماده ۳۳ را تحت تاثیر قرار

نخواهد داد.

عنوان ششم: استیفای حقوق

ماده: (۵۴)

تعیین مفقودی یا آسیب دیدگی بخشی از کالا

■ **بند ۱-** هرگاه مفقودی یا آسیب دیدگی جزئی کالایی که با مسئولیت کاریر (توشه، وسایل

نقلیه) حمل می‌شود توسط کاریر کشف یا احتمال داده شود یا توسط شخص ذیحق برای آن اقامه

دلیل شود، کاریر، باید بی‌درنگ، در صورت امکان در حضور شخص ذیحق، گزارشی تنظیم کند

که در آن با توجه به ماهیت مفقودی یا آسیب دیدگی، وضعیت کالا و تا جایی که ممکن است،

دامنه مفقودی یا آسیب دیدگی، علت و زمان رخ دادن آن، ذکر گردد.

■ **بند ۲-** رونوشتی از این گزارش باید به‌طور رایگان در اختیار شخص ذیحق قرار گیرد.

■ **بند ۳-** هرگاه شخص ذیحق یافته‌های آن گزارش را نپذیرد، می‌تواند درخواست نماید که

وضعیت توشه یا وسیله نقلیه و همچنین علت و میزان مفقودی یا آسیب دیدگی وارده توسط

از روز مطالبه‌ی پیش‌بینی شده در ماده ۵۵ محاسبه می‌شود یا اگر چنین مطالبه‌ای انجام نشده باشد، از روز ارائه دادخواست به دادگاه محاسبه خواهد شد.

■ **بند ۳-** در هر صورت، در مورد غرامتی که به موجب ماده‌های ۲۷ و ۲۸ قابل پرداخت خواهد بود، بهره صرفاً از روزی که در آن کارهای مربوط به ارزیابی مبلغ غرامت، صورت گرفته است، تعلق خواهد گرفت، چنانچه آن روز، بعد از روز مطالبه یا بعد از روز ارائه دادخواست به دادگاه باشد.

■ **بند ۴-** در مورد توشه، بهره فقط در صورتی قابل پرداخت خواهد بود که غرامت از ۱۶ واحد محاسبه برای هر رسید ثبت توشه فراتر رود.

■ **بند ۵-** در مورد توشه، اگر شخص ذیحق، طی مدت مناسبی که به وی اختصاص یافته، مدارک مستدل لازم برای تعیین قطعی مبلغ مورد مطالبه را به کاربر ارائه ندهد، به فاصله زمانی بین انقضای زمان اختصاص یافته تا تسلیم عملی اسناد مزبور هیچ بهره‌ای تعلق نخواهد گرفت.

ماده: (۵۰)

مسئولیت در قبال حوادث هسته‌ای

کاربر از مسئولیتی که به موجب این قواعد یکسان متوجه وی است معاف خواهد بود اگر ضرر و زیان ناشی از حادثه هسته‌ای باشد، چنانچه بهره‌بردار تاسیسات هسته‌ای یا هر شخص دیگری که جانشین وی است، بر اساس قوانین و دستورالعمل‌هایی از یک دولت که بر مسئولیت در زمینه انرژی هسته‌ای حاکم است، مسئول ضرر یا زیان مزبور باشد.

ماده: (۵۱)

اشخاصی که کاربر مسئول عملکرد آنهاست

کاربر مسئول کارکنان خود و دیگر اشخاصی است که از خدمات آنها برای انجام حمل استفاده می‌کند چنانچه این کارکنان و سایر اشخاص در حیطه وظایف خود عمل کنند. مدیران آن زیربنای ریلی که حمل و نقل در آن انجام می‌گیرد به‌عنوان اشخاصی محسوب خواهند شد که کاربر از خدماتشان برای انجام حمل استفاده می‌کند.

ماده: (۵۲)

دیگر اقامه‌های دعوی

■ **بند ۱-** در تمام مواردی که این قواعد یکسان اعمال می‌شوند، هر اقامه دعوی علیه کاربر در خصوص مسئولیت به هر عنوانی را می‌توان فقط طبق شرایط و محدودیت‌های ذکر شده در این قواعد یکسان صورت داد.



■ **بند ۴-** اقامه دعوی جهت استرداد مبلغی که به موجب قرارداد حمل پرداخت شده، می‌تواند علیه کاریری که مبلغ مزبور را دریافت کرده یا علیه کاریری که مبلغ مزبور از جانب وی دریافت گردیده صورت گیرد.

■ **بند ۵-** هرگاه اقامه دعوی از طریق دعوی متقابل یا به صورت استثنا در روند دادرسی مربوط به دعوی اصلی که بر اساس همان قرارداد حمل باشد، می‌توان علیه کاریری غیر از کاریرهای مشخص شده در بندهای ۲ و ۴ اقامه دعوی نمود.

■ **بند ۶-** تا جایی که این قواعد یکسان در مورد کاریر جانشین اعمال می‌گردد، می‌توان علیه وی اقامه دعوی نمود.

■ **بند ۷-** اگر خواهان، حق انتخاب بین چند کاریر را داشته باشد، حق انتخاب او به محض آنکه وی علیه یکی از آنها اقامه دعوی نماید، منقضی می‌شود؛ همچنین اگر خواهان، حق انتخاب بین یک یا چند کاریر و یا یک کاریر جانشین را داشته باشد، این مساله اعمال خواهد شد.

ماده: (۵۷)

محل رسیدگی

■ **بند ۱-** اقدامات حقوقی بر مبنای این قواعد یکسان را می‌توان در دادگاه‌ها یا دیوان‌های کشورهای عضو که با توافق مشترک بین طرفین قرارداد معین شده یا در دادگاه‌ها یا دیوان‌های کشور عضوی که خواننده در قلمرو آن مقیم است یا به طور معمول در آن اقامت دارد، محل اصلی کار وی، یا شعبه یا موسسه‌ای که قرارداد حمل را منعقد نموده، در آنجا است اقامه نمود. در سایر دیوان‌ها یا دادگاه‌های دیگر نمی‌توان اقامه دعوی نمود.

■ **بند ۲-** هرگاه یک اقامه دعوی بر اساس این قواعد یکسان در یک دادگاه یا دیوان که بنابر بند ۱ ذیصلاح باشد، صورت گیرد یا وقتی که در چنان دعویی رای آن دادگاه یا دیوان اعلام گردد، هیچ اقامه دعوی جدیدی بین همان طرف‌های قرارداد در همان زمینه نمی‌تواند اقامه گردد مگر آنکه رای دیوان یا دادگاهی که در آن، اقامه دعوی اولیه صورت گرفته، در کشوری که اقامه دعوی جدید در آن صورت می‌گیرد، قابل اجرا نباشد.

ماده: (۵۸)

اسقاط حق اقامه دعوی در مورد فوت و صدمات جسمی

■ **بند ۱-** هر گونه حق اقامه دعوی توسط شخص ذیحق، بر اساس مسئولیت کاریر در مورد فوت یا صدمات جسمی وارده به مسافران اسقاط خواهد شد چنانچه شخص ذیحق، خبر بروز حادثه برای مسافر را ظرف مدت ۱۲ ماه از زمان آگاهی وی از ضرر و زیان، به یکی از کاریرهایی که طبق بند ۱ از ماده ۵۵، می‌توان دعوی را درخصوص آنها مطرح کرد، اطلاع ندهد. هرگاه

کارشناسی که یا از سوی طرفین قرارداد حمل یا از طریق دادگاه یا دیوان منصوب گشته است معین گردد. روال کار، تابع قوانین و دستورالعمل‌های کشوری است که تعیین میزان مفقودی یا آسیب دیدگی در آنجا انجام می‌گیرد.

ماده: (۵۵)

دعاوی

■ **بند ۱-** دعاوی مربوط به مسئولیت کاریر در مورد فوت یا صدمات جسمی وارده به مسافران باید به صورت مکتوب خطاب به کاریری باشد که می‌توان علیه او اقامه دعوی صورت داد. در مورد حمل و نقلی که تابع یک قرارداد واحد است و کاریرهای متوالی آن را اجرا می‌کنند دعاوی را می‌توان خطاب به اولین یا آخرین کاریر، و همچنین به کاریری که محل کار اصلی وی در کشوری باشد که، یا شعبه یا نمایندگی‌ای که قرارداد حمل را در کشوری منعقد نموده باشد و مسافر مقیم آن کشور است یا بر حسب عادت در آنجا اقامت دارد، ارائه داد.

■ **بند ۲-** دیگر دعاوی مربوط به قرارداد حمل باید به صورت مکتوب و خطاب به کاریری که در بندهای ۲ و ۳ از ماده ۵۶ تعیین شده صورت گیرد.

■ **بند ۳-** مدارکی که شخص ذیحق ضمیمه کردن آنها را به دادخواست مفید می‌داند، بایستی به صورت اصل یا رونوشت ارائه شوند، در صورت اقتضاء، چنانچه کاریر الزام نماید، رونوشت‌ها باید آنگونه که لازم است تایید شوند. هنگام تسویه دعوی، کاریر می‌تواند الزام نماید که بلیت، رسید ثبت توشه و رسید حمل، مسترد شود.

ماده: (۵۶)

کاریرهایی که می‌توان علیه آنها اقامه دعوی نمود

■ **بند ۱-** اقامه دعوی بر اساس مسئولیت کاریر در مورد فوت یا صدمات جسمی وارده به مسافران را فقط می‌توان علیه کاریری انجام داد که طبق بندهای ۵ از ماده ۲۶ مسئول باشد.

■ **بند ۲-** طبق بند ۴، سایر اقدامات حقوقی مسافران بر اساس قرارداد حمل را می‌توان فقط علیه کاریر اول، کاریر نهایی یا کاریری که آن بخش از حمل را به عهده داشته و در طی آن عملی که موجب اقامه دعوی می‌شود بوقوع پیوسته، صورت داد.

■ **بند ۳-** در مورد حملی که توسط کاریرهای متوالی صورت می‌گیرد، می‌توان علیه کاریری که باید توشه یا وسیله نقلیه را تحویل می‌داد و نام او با رضایت وی در رسید ثبت توشه یا در رسید حمل درج شده، طبق بند ۲، اقامه دعوی نمود حتی اگر وی توشه یا وسیله نقلیه را دریافت نکرده باشد.

ماده: (۶۰)

محدودیت زمانی اقامه‌های دعوی

- **بند ۱-** محدودیت زمانی اقامه‌های دعوی برای خسارت بر اساس مسئولیت کاربر در مورد فوت یا جراحت به مسافران به شرح ذیل خواهد بود:
 - (a) در مورد مسافر، تا سه سال بعد از روز وقوع حادثه
 - (b) در مورد سایر ذوی‌الحقوق، تا سه سال بعد از روز مرگ مسافر، مشروط بر اینکه مهلت مزبور حداکثر ظرف مدت ۵ سال بعد از روز وقوع حادثه باشد.
- **بند ۲-** محدودیت زمانی سایر اقامه‌های دعوی ناشی از قرارداد حمل، یکسال خواهد بود. با این وجود، محدودیت زمانی اقامه دعوی برای مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از عمل یا قصوری که عمداً برای ایجاد چنان مفقودی یا آسیب دیدگی صورت گرفته یا از روی سهل‌انگاری بوده اما با علم بر اینکه احتمال چنان فقدان یا خسارتی هست، دو سال خواهد بود.
- **بند ۳-** محدودیت زمانی پیش‌بینی شده در بند ۲، برای اقامه‌های دعوی، از تاریخ‌های ذیل آغاز خواهد شد:
 - (a) برای غرامت بابت خسارت کامل: از چهاردهمین روز پس از انقضای مدت زمان پیش‌بینی شده در بند ۳ از ماده ۲۲،
 - (b) برای غرامت بابت خسارت بخشی از کالا، خسارت کالا یا تاخیر در تحویل: از روز تحویل کالا؛
 - (c) در تمامی سایر موارد مربوط به حمل مسافر: از روز انقضای اعتبار بلیت.
- روز مورد اشاره برای شروع مدت زمان محدودیت اقامه‌های دعوی، جزو مدت زمان محدودیت محسوب نخواهد شد.
- **بند ۴-** وقتی دعوی طبق ماده ۵۵ همراه با مدارک مستدل لازم خطاب به کاربر مطرح شود، دوره محدودیت زمانی، تا روزی که کاربر دعوی را با ابلاغ به صورت مکتوب رد نموده و مدارک ضمیمه شده به آن را مسترد نماید، به تعویق خواهد افتاد. اگر بخشی از دعوی پذیرفته گردد، مدت زمان محدودیت درخصوص بخش مورد اختلاف، مجدداً آغاز خواهد شد. مسئولیت اثبات دریافت دعوی یا مسئولیت اثبات پاسخ، و استرداد مدارک به عهده طرفی است که به آن استناد می‌کند. مدت زمان محدودیت، به خاطر دعاوی ثانوی که همان موضوع را دارند، به تعویق نخواهد افتاد.
- **بند ۵-** حق اقامه دعوی که مشمول محدودیت زمانی شده باشد را دیگر نمی‌توان اعمال نمود حتی از طریق دعوی متقابل یا از طریق استثنا.
- **بند ۶-** در غیر این صورت، تعویق و قطع محدودیت زمانی تابع قانون ملی خواهد بود.

شخص ذیحق حادثه را به طور شفاهی به کاریر اطلاع دهد، کاریر باید گواهی اعلام وصول خبر شفاهی مزبور را صادر نماید.

■ **بند ۲-** با این حال، حق اقامه دعوی اسقاط نخواهد شد چنانچه:

- (a) در طی مدت پیش‌بینی شده در بند ۱، شخص ذیحق دادخواستی را به یکی از کاریرهای مشخص شده در بند ۱ از ماده ۵۵ ارائه کرده باشد؛
- (b) در طی مدت تعیین شده در بند ۱، کاریری که مسئول است، از حادثه‌ای که برای مسافر رخ داده از طرق دیگری مطلع شده باشد؛
- (c) خبر بروز حادثه، به دلیل شرایطی که قابل اسناد به شخص ذیحق نباشد، اطلاع داده نشده یا دیر اطلاع داده شده باشد؛
- (d) شخص ذیحق ثابت کند که حادثه در اثر کوتاهی کاریر رخ داده است.

ماده: (۵۹)

اسقاط حق اقامه دعوی ناشی از حمل توشه

- **بند ۱-** پذیرش توشه توسط شخص ذیحق، هرگونه حق اقامه دعوی علیه کاریر به خاطر خسارت جزئی، آسیب‌دیدگی یا تاخیر در تحویل را اسقاط خواهد کرد.
- **بند ۲-** با این وجود حق اقامه دعوی در موارد ذیل اسقاط نخواهد شد:
- (a) در مورد خسارت جزئی یا آسیب‌دیدگی، چنانچه:
- ۱- ضرر و زیان طبق ماده ۵۴، قبل از قبول توشه توسط شخص ذیحق ثابت گردد،
- ۲- اثباتی که طبق ماده ۵۴ باید صورت می‌گرفت صرفاً به سبب قصور کاریر از قلم افتاده باشد،
- (b) در مورد ضرر و زبانی که وجود آن بعد از قبول توشه توسط شخص ذیحق محرز گشته است، چنانچه وی
- ۱- بلافاصله بعد از کشف ضرر و زیان و حداکثر تا سه روز بعد از قبول توشه، طبق ماده ۵۴، درخواست تایید نماید،
- ۲- به علاوه، ثابت کند که ضرر و زیان بین زمان قبول مسئولیت توسط کاریر و زمان تحویل رخ داده است،
- (c) در مورد تاخیر در تحویل، اگر شخص ذیحق، ظرف بیست و یک روز، برای استیفای حقوق خود علیه یکی از کاریرهای تعیین شده در بند ۳ از ماده ۵۶ اقدام نماید،
- (d) اگر شخص ذیحق ثابت کند که مفقودی با آسیب دیدگی ناشی از قصور از جانب کاریر بوده است.

چنانچه کاربر بعدی با ابلاغیه رسیدگی، به خوبی در جریان آن قرار گرفته و می‌توانسته است در روند رسیدگی مداخله نماید. دیوان یا دادگاهی که اقامه دعوی اصلی در آن صورت می‌گیرد مهلت مجاز برای چنین ابلاغیه‌های رسیدگی و مداخله در روند رسیدگی را تعیین خواهد نمود.

■ **بند ۲-** کاربری که حق رجوع خود به مراجع ذیصلاح را اعمال می‌نماید باید ادعای خود علیه تمام کاربرهایی که نتوانسته با آنها به توافق برسد را در یک اقدام واحد ارائه نماید، در غیر این صورت، وی حق رجوع خود به مراجع ذیصلاح را در مورد کسانی که وی علیه آنها اقدامی ننموده از دست خواهد داد.

■ **بند ۳-** دادگاه یا دیوان تصمیم خود را درخصوص کلیه دعاوی حق رجوع به مراجع ذیصلاح که به آن تقدیم می‌شود در یک حکم واحد اعلام خواهد نمود.

■ **بند ۴-** کاربری که خواستار اعمال حق خود در رجوع به مراجع ذیصلاح می‌باشد باید اقامه دعوی خود را در دادگاه یا دیوان کشوری صورت دهد که محل کار یکی از کاربرهای مشارکت‌کننده در حمل‌ونقل، یا شعبه یا موسسه‌ای که قرارداد حمل را منعقد نموده، در قلمرو آن کشور قرار داشته باشد.

■ **بند ۵-** هنگامی که اقامه دعوی باید علیه چند کاربر تقدیم شود، کاربر خواهان حق آن را خواهد داشت که از بین حوزه‌های قضایی ذیصلاح طبق بند ۴، دیوان یا دادگاهی را برای اقدام خود انتخاب نماید.

■ **بند ۶-** حق رجوع به مراجع ذیصلاح را نمی‌توان با دادخواست غرامت که توسط شخص ذیحق طبق قرارداد حمل اقامه می‌شود، یکی نمود.

ماده: (۶۴)

موافقت نامه‌های مربوطه به حق رجوع به مراجع ذیصلاح

کاربرها می‌توانند موافقت‌نامه‌هایی را منعقد نمایند که از ماده‌های ۶۱ و ۶۲ عدول نماید.

عنوان هفتم: روابط بین کاریرها

ماده: (۶۱)

تخصیص سهم هزینه حمل

- بند ۱- هر کاریری که هزینه حمل را دریافت کرده یا باید آنرا دریافت کند، موظف است سهم مربوط به هر یک از کاریرهای ذینفع را بپردازد. روش‌های پرداخت بایستی توسط توافق‌نامه بین کاریرها مشخص شده باشد.
- بند ۲- بند ۳ از ماده ۶، بند ۳ از ماده ۱۶ و ماده ۲۵ در مورد روابط بین کاریرهای متوالی نیز اعمال خواهد شد.

ماده: (۶۲)

حق رجوع به مراجع ذیصلاح

- بند ۱- کاریری که به موجب این قواعد یکسان، غرامت را پرداخته است، علیه کاریرهایی که در حمل شرکت داشته‌اند طبق مقررات زیر، حق رجوع به مراجع ذیصلاح را دارد:
 - a) کاریری که موجب ضرر و زیان شده به تنهایی مسئول آن خواهد بود،
 - b) هرگاه چندین کاریر موجب ضرر و زیان باشند هر یک از آنها پاسخگوی ضرر و زیانی خواهد بود که وی موجب آن شده است، اگر تشخیص این مساله غیر ممکن باشد، مبلغ غرامت پرداخت شده طبق قسمت c) بین آنها تسهیم خواهد شد،
 - c) اگر نتوان ثابت نمود که کدامیک از کاریرها باعث ضرر و زیان شده است، غرامت پرداخت شده بین تمام کاریرهایی که در حمل شرکت داشته‌اند، به جز کاریرهایی که ثابت کنند آنها باعث این ضرر و زیان نبوده‌اند، تقسیم خواهد شد، تقسیم غرامت پرداخت شده، متناسب با سهم هر یک از کاریرها از هزینه حمل خواهد بود.
- بند ۲- در صورت اعسار و ناتوانی هر یک از کاریرها از پرداخت دین خود، سهم پرداخت شده او بین دیگر کاریرهایی که در حمل، شرکت داشته‌اند، متناسب با سهم آنها از هزینه حمل تقسیم خواهد شد.

ماده: (۶۳)

روال حق رجوع به مراجع ذیصلاح

- بند ۱- اعتبار مبلغ پرداختی از سوی کاریری که به موجب ماده ۶۲ از حق رجوع به مراجع ذیصلاح استفاده می‌کند نمی‌تواند مورد مناقشه کاریری قرار گیرد که علیه او از حق رجوع به مراجع ذیصلاح استفاده شده است چنانچه این غرامت در دادگاه یا دیوان تعیین شده باشد و



قلمرو خود صورت می‌گیرد اعمال خواهد کرد. این بخش از زیربنای ریلی بایستی دقیقاً تعریف شده و به زیربنای ریلی یک کشور عضو متصل باشد. هرگاه یک کشور اظهارنامه ذکر شده‌ی فوق را صادر کند، قواعد یکسان مزبور صرفاً به شرطی اعمال خواهد شد که:

- (a) محل تحویل گرفتن کالا یا محل تعیین شده برای تحویل دادن کالا و همچنین مسیر پیش‌بینی شده در قرارداد حمل، روی زیر بنای مشخص شده واقع شده باشد یا
- (b) زیربنای مشخص شده، زیربنای دو کشور عضو را بهم متصل ساخته و آن زیر بنا در قرارداد حمل به عنوان یک مسیر برای حمل و نقل ترانزیت معین شده باشد.

■ **بند ۷- دولتی** که طبق بند ۶ حق شرط اعلام کرده، می‌تواند در هر زمان با ابلاغ به امین اسناد از آن صرف نظر کند. این انصراف یک ماه پس از روزی که امین اسناد آن را به کشورهای عضو اعلام نماید، نافذ خواهد شد. هرگاه کنوانسیون‌ی که در سطر نخست بند ۶ به آن اشاره شد دیگر برای آن کشور لازم‌الاجرا نباشد، اظهارنامه مزبور برای آن کشور فاقد اعتبار خواهد شد.

ماده: (۲)

دستورالعمل‌های حقوق عمومی

حمل و نقلی که این قواعد یکسان بر آن اعمال می‌شود، تابع دستورالعمل‌های حقوق عمومی به ویژه دستورالعمل‌های مربوط به حمل کالاهای خطرناک، و همچنین دستورالعمل‌های حقوق گمرکی و دستورالعمل‌های مربوط به حفاظت از حیوانات می‌باشد.

ماده: (۳)

تعاریف

در این قواعد یکسان:

- (a) "کاریر" یعنی کاربرد قراردادی که ارسال‌کننده به موجب این قواعد یکسان با وی قرارداد حمل منعقد نموده باشد، یا کاربرد بعدی [متوالی] که بر مبنای این قرارداد، مسئول می‌باشد؛
- (b) "کاریر جانشین" یعنی کاربری که با ارسال‌کننده قرارداد حمل منعقد نکرده، اما کاربر اشاره شده در قسمت (a) اجرای کل یا بخشی از حمل و نقل ریلی را به وی واگذار نموده است؛
- (c) "شرایط کلی حمل" یعنی شرایط کاربرد به شکل شرایط کلی یا تعرفه‌هایی که قانوناً در هر کشور عضو لازم‌الاجرا است و با انعقاد قرارداد حمل، جزء لاینفکی از آن قرارداد می‌شود؛
- (d) "واحد حمل و نقل ترکیبی" یعنی کانتینر، بدنه متحرک، نیمه‌یدک کش یا سایر واحدهای بارگیری مشابه که در حمل و نقل ترکیبی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

قواعد یکسان در خصوص قرارداد حمل و نقل بین المللی ریلی کالاها (CIM پیوست B کنوانسیون)

عنوان اول: مفاد کلی

ماده: (۱)

گستره

■ **بند ۱-** این قواعد یکسان در مورد هر قرارداد حمل و نقل ریلی کالا در ازای درآمد اعمال می شود. اگر محل بارگیری کالا و محل پیش بینی شده برای تحویل در دو کشور مختلف عضو قرار داشته باشد این قرارداد بدون توجه به محل کسب و کار و ملیت طرفین قرارداد، اعمال خواهد شد.

■ **بند ۲-** این قواعد یکسان همچنین بر قراردادهای حمل ریلی کالا در قبال درآمد اعمال خواهد شد چنانچه محل بارگیری کالا و محل پیش بینی شده برای تحویل در دو کشور مختلف باشد که حداقل یکی از آنها کشور عضو بوده و طرفین توافق کنند که قراردادشان تابع این قواعد یکسان باشد.

■ **بند ۳-** هرگاه حمل و نقل بین المللی تحت یک قرارداد واحد حمل، برای تکمیل حمل و نقل ریلی فرامرزی، شامل حمل و نقل از طریق جاده یا از طریق کشتیرانی داخلی یک کشور عضو باشد، این قواعد یکسان اعمال خواهد شد.

■ **بند ۴-** هرگاه حمل و نقل بین المللی تحت یک قرارداد واحد حمل، شامل حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل فرامرزی از طریق کشتیرانی داخلی جهت تکمیل حمل و نقل ریلی باشد، چنانچه حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل از طریق کشتیرانی داخلی در مسیرهایی انجام شود که در فهرست خطوط پیش بینی شده در بند ۱ از ماده ۲۴ این کنوانسیون ذکر شده، این قواعد یکسان اعمال خواهد شد.

■ **بند ۵-** این قواعد یکسان در مورد حمل و نقل بین ایستگاههای واقع در قلمرو کشورهای همسایه- چنانچه زیربنای این ایستگاهها توسط یک یا چند مدیر زیربنایی اداره شود که تابع یکی از آن کشورها باشند اعمال نخواهد شد.

■ **بند ۶-** هرکشور طرف قرارداد یک کنوانسیون حمل و نقل بین المللی ریلی کالا باشد که قابل قیاس با این قواعد یکسان باشد می تواند هنگام درخواست الحاق به کنوانسیون، اظهارنامه ارائه دهد که این قواعد یکسان را فقط در مورد حمل و نقلی که روی بخشی از زیربنای ریلی

- **بند ۴-** کاربرد باید تحویل گرفتن کالا را بر روی رونوشت بارنامه به روشی مناسب گواهی کرده و رونوشت را به ارسال کننده بار تحویل دهد.
- **بند ۵-** بارنامه ریلی، به عنوان بارنامه کشتی به کار نخواهد رفت.
- **بند ۶-** برای هر محموله باید یک بارنامه تنظیم شود. در صورتی که توافقی غیر از این بین ارسال کننده و کاربرد محموله وجود نداشته باشد، یک بارنامه نمی تواند به بیش از بار یک واگن متعلق باشد.
- **بند ۷-** در خصوص انجام حمل و نقل در قلمرو گمرکی جامعه اروپا یا در قلمرویی که روند ترانزیت مشترک در آن اجرا می شود، هر محموله باید یک بارنامه داشته باشد تا الزامات ماده ۷ را برآورده سازد.
- **بند ۸-** اتحادیه های بین المللی کاربرها بایستی با موافقت اتحادیه های بین المللی مشتریان و نهادهای ذیصلاح در امور گمرکی کشورهای عضو و هر سازمان ائتلاف اقتصادی منطقه ای بین الدولی که صلاحیت اتخاذ قوانین گمرکی خود را دارد، بارنامه را با مدل یکسان تدوین کنند.
- **بند ۹-** بارنامه و رونوشت آن را می توان به صورت فرم ثبت الکترونیکی داده ها که قابل تبدیل به حروف نوشتاری خوانا باشد تنظیم نمود. از لحاظ کاربردی، روال به کار گرفته شده برای ثبت و رفتار با داده ها، تا جایی که به ارزش سندی بارنامه ای که با داده های مزبور تنظیم می شود مربوط باشد، باید یکسان باشد.

ماده: (۷)

مندرجات بارنامه

- **بند ۱-** بارنامه باید حاوی مشخصه های زیر باشد:
 - (a) محل و روز تنظیم آن؛
 - (b) نام و آدرس ارسال کننده بار؛
 - (c) نام و آدرس کاربری که قرارداد حمل را منعقد نموده است؛
 - (d) نام و آدرس کسی که محموله عملاً به وی تحویل داده شده، چنانچه وی کاربرد اشاره شده در قسمت (c) نباشد؛
 - (e) محل و روز تحویل گرفتن بار؛
 - (f) محل تحویل؛
 - (g) نام و آدرس گیرنده بار؛
 - (h) شرح نوع کالا، روش بسته بندی، و، در صورت حمل کالای خطرناک، شرح کالا طبق موارد مندرج در مقررات حمل بین المللی کالای خطرناک با راه آهن (RID)؛
 - (i) تعداد بسته ها، ارقام و علائم ویژه لازم برای شناسایی محموله ها برای بارهایی که کمتر

ماده: (۴)

عدول

■ **بند ۱-** دولت‌های عضو می‌توانند برای عدول از این قواعد یکسان در خصوص حمل و نقلی که منحصرأً بین دو ایستگاه در یکی از دو سوی مرز صورت می‌گیرد و ایستگاه دیگری مابین آنها نمی‌باشد موافقت‌نامه‌هایی منعقد نمایند.

■ **بند ۲-** در مورد حمل و نقلی که بین دو کشور عضو اما با عبور از کشوری انجام می‌گیرد که کشور عضو محسوب نمی‌گردد، دولت‌های مربوطه می‌توانند موافقت‌نامه‌هایی منعقد نمایند که از این قواعد یکسان عدول نماید.

■ **بند ۳-** موافقت‌نامه‌های اشاره‌شده در بندهای ۱ و ۲ و نیز لازم‌الاجرا شدن آنها بایستی به اطلاع سازمان بین‌الدول حمل و نقل بین‌المللی ریلی رسانده شود. دبیرکل سازمان، این موارد را به اطلاع کشورهای عضو و مراجع ذینفع خواهد رساند.

ماده: (۵)

قانون الزامی

جز در مواردی که به گونه دیگری در این قواعد یکسان آورده شده باشد، هرگونه مفادی که به طور مستقیم یا غیرمستقیم از این قواعد یکسان عدول کند، بی‌اعتبار بوده و نافذ نخواهد بود. فسخ این مفاد از قرارداد موجب فسخ سایر مفاد قرارداد حمل نخواهد بود. با این حال، یک کاربر می‌تواند مسئولیت بیش‌تر و تعهدات سنگین‌تری را نسبت به آنچه در این قواعد یکسان مقرر شده است به عهده گیرد.

عنوان دوم: انعقاد و اجرای قرارداد حمل

ماده: (۶)

قرارداد حمل

■ **بند ۱-** طبق قرارداد حمل، کاربر تعهد می‌کند تا کالا را در ازای دریافت مبلغ به مقصد حمل نموده و در آنجا به گیرنده تحویل دهد.

■ **بند ۲-** قرارداد حمل باید با یک بارنامه مطابق با مدل یکسان تایید شود. با این حال، مفقودشدن، نامتعارف بودن، یا موجود نبودن بارنامه، بر وجود یا اعتبار قراردادی که تابع این قواعد یکسان می‌باشد، تاثیر نخواهد داشت.

■ **بند ۳-** بارنامه را ارسال‌کننده و کاربر امضا می‌کنند. می‌توان به جای امضا از مهر، دستگاه ثبت یا هر روش مناسب دیگری استفاده نمود.

(a) اطلاعات وارد شده در بارنامه، نامتعارف، نادرست یا ناقص بوده یا در محلی غیر از محل مخصوص ثبت شده باشد، یا

(b) ارسال کننده در ثبت موارد الزامی مقررات کالاهای خطرناک کوتاهی کند.

■ **بند ۲-** چنانچه بنا به درخواست ارسال کننده بار، کاربر اطلاعاتی را در بارنامه درج کند، فرض بر این خواهد بود که وی چنین کاری را از طرف ارسال کننده بار انجام داده است، مگر آنکه خلاف آن ثابت شود.

■ **بند ۳-** چنانچه بارنامه حاوی نکات مندرج در ماده ۷، بند ۱، حرف P نباشد، کاربر مسئول تمامی هزینه‌ها، مفقودی یا خسارت وارده در اثر قصور مزبور، به شخص ذیحق خواهد بود.

ماده: (۹)

کالاهای خطرناک

هرگاه ارسال کننده از وارد کردن موارد قید شده در RID کوتاهی کند، کاربر می‌تواند چنانچه شرایط اقتضاء کند در هر زمانی بار را تخلیه کرده یا کالا را از بین ببرد و یا آنها را بی‌خطر نماید، بی‌آنکه غرامتی بابت آنها پرداخت نماید، مگر آنکه وی هنگام تحویل گرفتن بار از ماهیت خطرناک بودن آن آگاه بوده باشد.

ماده: (۱۰)

پرداخت هزینه‌ها

■ **بند ۱-** هزینه‌ها (از جمله هزینه حمل، هزینه‌های فرعی، عوارض گمرک و سایر هزینه‌های متحمل از زمان انعقاد قرارداد تا زمان تحویل) باید توسط ارسال کننده پرداخت شود مگر آنکه به گونه‌ای دیگر بین ارسال کننده و کاربر توافق شده باشد.

■ **بند ۲-** هرگاه به موجب توافق نامه‌ای بین ارسال کننده و کاربر، پرداخت هزینه‌ها به عهده گیرنده بار بوده باشد و وی نه بارنامه را در اختیار گرفته باشد، نه حقوق خود را طبق بند ۳ از ماده ۱۷ اعمال کرده باشد، و نه قرارداد حمل را طبق ماده ۱۸ اصلاح کرده باشد، آنگاه ارسال کننده مسئول پرداخت هزینه‌ها خواهد بود.

ماده: (۱۱)

بازرسی

■ **بند ۱-** کاربر حق دارد در هر زمانی بررسی کند که آیا شرایط حمل رعایت شده و محموله ارسالی با مفاد آن بارنامه که ارسال کننده، تنظیم نموده تطابق دارد یا خیر. هرگاه بررسی به محتوای محموله مربوط باشد، باید این کار حتی الامکان در حضور شخص ذیحق انجام گیرد و اگر این کار

- از یک واگن درست باشد؛
- (j) شماره واگن در صورت حمل بار به صورت واگن درست؛
- (k) شماره وسیله نقلیه ریلی که با چرخ‌های خود حرکت می‌کند، البته چنانچه خود به عنوان کالا حمل شود؛
- (l) به علاوه، در مورد واحدهای حمل و نقل ترکیبی، طبقه‌بندی، شماره یا سایر مشخصات لازم برای شناسایی آنها؛
- (m) وزن ناخالص یا تعداد کالا که به طرق دیگر شرح داده شده باشد؛
- (n) فهرست مشروح اسناد مورد نیاز گمرک یا سایر مراجع اداری که به بارنامه ضمیمه شده یا در اختیار کاربر - در دفاتر مرجعی که قانوناً مشخص شده یا نهادی که در قرارداد تعیین گردیده - می‌باشد؛
- (o) هزینه‌های حمل (هزینه حمل کالا، هزینه‌های فرعی، عوارض گمرکی و سایر هزینه‌های ناشی از انعقاد قرارداد تا زمان تحویل) تا جایی که پرداخت آنها به عهده گیرنده بار باشد یا هر بیان دیگری دال بر اینکه هزینه‌ها به عهده گیرنده بار است؛
- (p) بیانی مبنی بر اینکه حمل، علیرغم بندهای مغایر، تابع این قواعد یکسان خواهد بود.
- بند ۲-** علاوه بر این، در صورت اقتضا، بارنامه باید حاوی مشخصه‌های زیر باشد:
- (a) در صورت حمل توسط چند کاربر متوالی، کاربری که بایستی کالا را تحویل دهد چنانچه وی موافقت خود را دال بر ثبت مشخصات خود در بارنامه اعلام کرده باشد؛
- (b) هزینه‌هایی که ارسال‌کننده بار به عهده می‌گیرد؛
- (c) میزان مبلغ نقدی برای پرداخت هنگام تحویل؛
- (d) اظهارنامه ارزش کالا و مبلغی که بیانگر بهره‌ی خاص هنگام تحویل کالا است؛
- (e) مهلت توافق‌شده برای حمل؛
- (f) مسیر مورد توافق؛
- (g) فهرستی از اسنادی که در بند ۱ قسمت (n) ذکر نگردیده اما به کاربر تحویل داده شده؛
- (h) اطلاعات تنظیم‌شده در بارنامه توسط ارسال‌کننده بار در خصوص تعداد و مشخصات مهر و موم‌های الصاق شده روی واگن.
- **بند ۳-** طرف‌های قرارداد می‌توانند هرگونه مشخصات دیگری را که به نظرشان مفید می‌رسد در بارنامه درج کنند.

ماده: (۸)

مسئولیت مشخصات درج شده در بارنامه

- **بند ۱-** ارسال‌کننده، مسئول کلیه هزینه‌ها، مفقودی یا خسارت ایجاد شده از سوی کاربر که ناشی از دلایل ذیل باشد خواهد بود:



ماده: (۱۳)

بارگیری و تخلیه بار

■ **بند ۱-** ارسال کننده و کاربر بایستی در مورد اینکه مسئولیت بارگیری و تخلیه بار به عهده کیست با هم توافق نمایند. در صورت نبود چنین توافقی، بارگیری و تخلیه بار بسته ها به عهده کاربر خواهد بود، درحالی که در خصوص بار واگن دربست، بارگیری به عهده ارسال کننده خواهد بود و تخلیه بار پس از تحویل به عهده گیرنده بار.

■ **بند ۲-** ارسال کننده مسئول پیامدهای ناشی از بارگیری نادرستی است که وی انجام داده و به ویژه بایستی برای مفقودی یا آسیب دیدگی، به کاربر غرامت بدهد. اثبات بارگیری نادرست به عهده کاربر خواهد بود.

ماده: (۱۴)

بسته بندی

ارسال کننده بار در مورد تمامی مفقودی ها یا آسیب دیدگی ها و هزینه های ناشی از نقص یا فقدان بسته بندی کالا در قبال کاربر مسئول خواهد بود، مگر اینکه در زمان تحویل گرفتن کالا، نقص آشکار و کاربر از آن آگاه بوده و هیچ حق شرطی در مورد آن لحاظ نکرده باشد.

ماده: (۱۵)

انجام تشریفات اداری

■ **بند ۱-** به منظور انجام تشریفات مورد نیاز مسئولین گمرک یا سایر مسئولین اداری، که بایستی پیش از تحویل کالا صورت گیرد، ارسال کننده بار، بایستی اسناد ضروری را ضمیمه بارنامه کرده یا در اختیار کاربر قرار دهد و تمام اطلاعات مورد نیاز را برای وی فراهم نماید.

■ **بند ۲-** کاربر موظف نیست که صحت و کافی بودن این اسناد و اطلاعات را بررسی نماید. ارسال کننده، در مورد هر گونه ضرر و زیان ناشی از نبود، ناکافی بودن یا نامتعارف بودن مدارک و اطلاعات مزبور در قبال کاربر مسئول خواهد بود، مگر اینکه قصور از طرف کاربر بوده باشد.

■ **بند ۳-** کاربر مسئول پیامدهای ناشی از مفقودی شدن یا استفاده نادرست از اسناد ضمیمه و مندرج در بارنامه یا اسنادی که به وی سپرده شده خواهد بود، مگر اینکه مفقودی یا خسارت ناشی از استفاده نادرست از اسناد مزبور به علت وضعیتی باشد که کاربر نتواند از آن اجتناب و از عواقب آن پیشگیری کند. با این وجود، غرامت پرداختی از میزان در نظر گرفته شده برای مفقودی کالا، نباید فراتر برود.

■ **بند ۴-** ارسال کننده با ذکر در بارنامه و یا گیرنده ی بار با دادن دستوراتی طبق بند ۳ از ماده ۱۸، می تواند موارد ذیل را درخواست نماید:

ممکن نباشد، کاربرد بایستی دو شاهد بی طرف را حاضر کند، مگر آنکه قوانین و دستورالعمل‌های کشوری که در آنجا بازرسی صورت می‌گیرد عمل به نحو دیگری را ممکن ساخته باشد.

■ **بند ۲-** چنانچه محموله با نکات مندرج در بارنامه تطابق نداشته باشد یا اگر مقررات پذیرفته شده‌ی مربوط به حمل کالا با شرایط تطابق نداشته باشد، نتیجه بازرسی بایستی در کپی آن بارنامه‌ای که همراه بار است و نیز در رونوشت بارنامه، چنانچه هنوز نزد کاربرد باشد، درج شود. در این مورد هزینه‌های بازرسی، چنانچه همان موقع پرداخت نشده باشد، به هزینه حمل کالا اضافه خواهند شد.

■ **بند ۳-** هنگام بارگیری محموله، ارسال‌کننده، حق دارد کاربرد را ملزم کند که وضعیت کالاها، بسته‌بندی آنها و نیز صحت مندرجات بارنامه را از لحاظ تعداد بسته‌ها، علامات و شماره‌های آنها و همچنین وزن ناخالص بار یا تعداد آنها را که به نحو دیگری بیان شده است بررسی و آزمایش نماید. کاربرد تنها در صورتی که ابزار مناسب را در اختیار داشته باشد موظف به انجام آزمایش خواهد بود. کاربرد می‌تواند تقاضای پرداخت هزینه آزمایش را نماید. نتیجه آزمایش در بارنامه درج خواهد شد.

ماده: (۱۲)

ارزش سندی بارنامه

■ **بند ۱-** بارنامه نخستین سند موید انعقاد و شرایط قرارداد حمل و تقبل حمل کالا از سوی کاربرد است.

■ **بند ۲-** اگر کاربرد محموله‌ها را بارگیری کرده باشد، بارنامه، سند اولیه موید وضعیت کالاها و بسته‌بندی مندرج در بارنامه است، در نبود چنین مندرجاتی، بارنامه سند اولیه موید وضعیت ظاهراً مناسب کالا در هنگام تحویل گرفتن بار از طرف کاربرد و صحت مندرجات بارنامه در خصوص تعداد بسته‌ها، علائم و شماره‌های آنها و نیز وزن ناخالص کالا یا کمیت آنها که به نحو دیگری بیان شده است خواهد بود.

■ **بند ۳-** اگر ارسال‌کننده، محموله‌ها را بارگیری کرده باشد، بارنامه، نخستین سند موید وضعیت کالاها و بسته‌بندی مندرج در بارنامه خواهد بود، و در غیاب چنین مندرجاتی، بارنامه نخستین سند موید وضعیت ظاهراً مناسب کالا و صحت مندرجات اشاره شده در بند ۲ خواهد بود و البته این صرفاً در صورتی است که کاربرد کالاها را بازرسی کرده و نتیجه مثبت بازرسی خود را در بارنامه ثبت کرده باشد.

■ **بند ۴-** با این وجود، در صورتی که حق شرط مستدلی در بارنامه ذکر شده باشد، بارنامه، سند موید اولیه نخواهد بود. یک دلیل حق شرط می‌توانسته این باشد که کاربرد ابزار مناسب را برای بررسی اینکه آیا محموله با مندرجات بارنامه مطابقت دارد یا خیر، را در اختیار نداشته است.



- زمان حمل، برای هر ۴۰۰ کیلومتر یا نزدیک به این حدود ۲۴ ساعت (b) برای ارسال خرده بار (کمتر از یک واگن در بست)
 - زمان ارسال ۲۴ ساعت
 - زمان حمل، برای هر ۲۰۰ کیلومتر یا نزدیک به این حدود ۱۲ ساعت
- این مسافت مربوط به مسیر مورد توافق و یا، در صورت نبود توافق، مربوط به کوتاهترین مسیر ممکن خواهد بود.

■ **بند ۳-** کاربرد در موارد ذیل می تواند مدت زمان های اضافی حمل را برای یک دوره مشخص تعیین نماید:

- (a) محموله هایی که ارسال آنها از طرق ذیل باشد:
 - خطوطی با عرض خط متفاوت،
 - راه های دریایی یا کشتیرانی داخلی،
 - جاده، در صورت عدم وجود راه های ارتباطی ریلی؛
- (b) شرایط استثنائی که منجر به افزایش غیرعادی ترافیک یا مشکلات استثنائی در بهره برداری می شوند.

مدت زمان اضافی حمل باید در شرایط کلی حمل قید شود.

■ **بند ۴-** زمان حمل با تقبل کالا آغاز می شود، مدت زمان حمل بابت زمان توقفی که ناشی از قصور کاربرد نباشد افزایش خواهد یافت. یکشنبه ها و روزهای تعطیل رسمی جزء زمان حمل به حساب نخواهند آمد.

ماده: (۱۷)

تحويل

- **بند ۱-** کاربرد باید بارنامه و کالا را در محل پیش بینی شده برای تحويل، در قبال رسید و پرداخت هزینه ها طبق قرارداد حمل، به تحويل گیرنده تحويل دهد.
- **بند ۲-** هرگاه موارد ذیل طبق دستورالعمل های لازم الاجرا در محل مقصد باشد، در حکم تحويل کالا به گیرنده بار خواهد بود:
 - (a) تحويل کالا به مسئولین گمرک یا به مسئولین حقوقی گمرک در محل یا در انبارهای آنها، هرگاه اماکن مزبور تحت نظارت کاربرد نباشند.
 - (b) کالا جهت ذخیره سازی به کاربرد، به یک کارگزار فوروردکننده، یا به یک انبار عمومی سپرده شده باشد.

■ **بند ۳-** پس از ورود کالا به مقصد، گیرنده می تواند بارنامه و کالا را از کاربرد مطالبه نماید. اگر مفقود شدن کالا محرز گردد، یا کالا در زمان انقضای مهلت پیش بینی شده در بند ۱ از ماده

(a) حضور وی یا نماینده‌اش در هنگام انجام تشریفات گمرکی یا سایر تشریفات اداری به منظور ارائه کلیه اطلاعات یا توضیحات مورد نیاز،
(b) انجام تشریفات گمرکی یا سایر تشریفات اداری توسط وی یا نماینده‌اش، تا حدی که قوانین و دستورالعمل‌های کشوری که تشریفات مزبور در آنجا انجام می‌شود، اجازه می‌دهد.
(c) برای پرداخت عوارض گمرکی یا سایر هزینه‌ها، هرگاه وی یا نماینده‌اش برای انجام تشریفات گمرکی یا سایر تشریفات اداری حضور داشته باشند یا آنرا انجام دهند، تا حدی که قوانین و دستورالعمل‌های کشوری که تشریفات مزبور در آنجا انجام می‌شود اجازه می‌دهد.
در چنین شرایطی، نه ارسال‌کننده و نه تحویل‌گیرنده بار که حق تعیین تکلیف کالا را دارند و نه نماینده آنها نمی‌توانند کالا را در اختیار گیرند.

■ **بند ۵-** اگر ارسال‌کننده‌ی بار برای انجام تشریفات گمرکی یا سایر تشریفات اداری، محلی را مشخص کرده باشد که دستورالعمل‌های لازم‌الاجرا اجازه انجام چنین تشریفات را در آنجا ندهد و یا اگر روش دیگری را مقرر کرده باشد که قابل اجرا نباشد، کاربر بایستی به گونه‌ای عمل نماید که به نظر وی مطلوبترین شیوه به نفع شخص ذیحق می‌باشد و ارسال‌کننده را از اقدامات اتخاذ شده، مطلع گرداند.

■ **بند ۶-** اگر ارسال‌کننده‌ی بار، مسئولیت پرداخت عوارض گمرکی را پذیرفته باشد، کاربر این انتخاب را خواهد داشت که تشریفات گمرکی را در طول مسیر یا در مقصد انجام دهد.
■ **بند ۷-** در هر صورت، کاربر می‌تواند طبق بند ۵ اقدام نماید چنانچه تحویل‌گیرنده‌ی بار، در مدت مشخص شده توسط دستورالعمل‌های لازم‌الاجرا در مقصد، برنامه را در اختیار نگرفته باشد.

■ **بند ۸-** ارسال‌کننده باید درخصوص بسته‌بندی و روکش کردن کالاها، مطابق با دستورالعمل‌های گمرک یا سایر مسئولین اداری عمل نماید. اگر ارسال‌کننده، کالاها را طبق این دستورالعمل‌ها بسته‌بندی و روکش ننموده باشد، کاربر حق دارد که چنین کاری را انجام دهد؛ هزینه‌های ناشی از این کار به هزینه کالا اضافه خواهد شد.

ماده: (۱۶)

مدت زمان حمل

■ **بند ۱-** مدت زمان حمل با توافق بین ارسال‌کننده و کاربر تعیین می‌گردد. در صورت عدم توافق، مهلت مزبور نباید بیشتر از مهلت ناشی از بندهای ۲ تا ۴ باشد.

■ **بند ۲-** طبق بندهای ۳ تا ۴ حداکثر زمان حمل به شرح زیر خواهد بود:

(a) برای بارهای واگن دربست

- زمان ارسال ۱۲ ساعت



- c) طبق بند ۳ از ماده ۱۷ حقوق خود را استیفا کرده باشد؛
- d) طبق بند ۵ دستوراتی برای تحویل کالا به شخص ثالث داده باشد و شخص ثالث نیز حقوق خود را طبق بند ۳ از ماده ۱۷، استیفا نموده باشد.
- **بند ۵-** اگر تحویل گیرنده دستور داده باشد که کالا به شخص ثالثی تحویل داده شود، شخص ثالث، حق تغییر قرارداد حمل را نخواهد داشت.

ماده: (۱۹)

اعمال حق تعیین تکلیف کالا

- **بند ۱-** هرگاه ارسال کننده یا، طبق بند ۳ از ماده ۱۸، تحویل گیرنده، بخواهد با دادن دستورات بعدی قرارداد حمل را اصلاح نماید، وی باید رونوشت بارنامه را که اصلاحات در آن قید شده است به کاریر ارائه نماید.
- **بند ۲-** ارسال کننده یا طبق بند ۳ از ماده ۱۸ تحویل گیرنده، باید تمامی هزینه ها و خسارات وارده به کاریر را که ناشی از انجام اصلاحات بعدی بوده جبران نماید.
- **بند ۳-** انجام اصلاحات بعدی هنگام رسیدن دستورات به فردی که قرار است آنها را اعمال کند باید امکان پذیر، قانونی و عقلاً الزامی باشد و به ویژه نباید در عملکرد عادی شرکت کاریر تداخل ایجاد کند یا به ارسال کنندگان یا تحویل گیرندگان سایر محمولات خسارت وارد سازد.
- **بند ۴-** اصلاحات بعدی نباید سبب تجزیه محموله شود.
- **بند ۵-** هرگاه به علت شرایط پیش بینی شده در بند ۳، کاریر نتواند دستورات دریافتی را اجرا نماید، باید مراتب را فوراً به مرجع صادر کننده دستورات، اطلاع دهد.
- **بند ۶-** در صورت قصور کاریر، وی مسئول پیامدهای ناشی از قصور در اجرای دستور اصلاحات بعدی یا عدم اجرای صحیح آن خواهد بود. با این حال، هر گونه غرامت پرداختی نباید از میزان پیش بینی شده در مورد مفقود شدن کالا فراتر رود.
- **بند ۷-** اگر کاریر اصلاحات بعدی مورد درخواست ارسال کننده بار را بدون درخواست رونوشت بارنامه انجام دهد، چنانچه رونوشت بارنامه به تحویل گیرنده داده شده باشد وی (کاریر) مسئول خسارات ناشی از اصلاحات در قبال تحویل گیرنده خواهد بود. با این حال، غرامت پرداختی از میزان پیش بینی شده در مورد مفقود شدن کالا فراتر نخواهد رفت.

ماده: (۲۰)

شرایط ممانعت کننده از حمل

- **بند ۱-** اگر شرایط مانع از حمل کالا گردد، کاریر تصمیم می گیرد که آیا بهتر است کالا را با تغییر مسیر، حمل نماید، یا صلاح این است که، در جهت منافع ذینفع، با دادن کلیه اطلاعات

۲۹ نرسد، تحویل گیرنده می‌تواند، با نام خود، حقوق خود ناشی از قرارداد حمل را از کاریر استیفا نماید.

■ **بند ۴-** شخص ذیحق می‌تواند حتی پس از دریافت بارنامه و پرداخت هزینه ناشی از قرارداد حمل، تا زمانی که بازرسی طبق درخواست وی برای تعیین خسارت یا مفقودی بار صورت نگرفته باشد از پذیرفتن کالا امتناع نماید.

■ **بند ۵-** در سایر موارد، تحویل کالا طبق دستورالعمل‌های لازم‌الاجرای مقصد صورت خواهد گرفت.

■ **بند ۶-** اگر کالا بدون وصول قبلی هزینه‌های تحویل کالا، تحویل داده شده باشد، کاریر موظف خواهد بود میزانی را تا مبلغ هزینه‌ی تحویل کالا به ارسال کننده پرداخت نماید، بدون آنکه به حق رجوع وی به مراجع ذیصلاح علیه تحویل گیرنده لطمه‌ای وارد شود.

ماده: (۱۸)

حق تعیین تکلیف کالا

■ **بند ۱-** ارسال کننده این حق را دارد که برای کالا تعیین تکلیف نموده و قرارداد حمل را با دادن دستورات بعدی اصلاح نماید. به ویژه او می‌تواند درخواست نماید که کاریر:

(a) حمل کالا را ادامه ندهد؛

(b) تحویل کالا را به تاخیر اندازد؛

(c) کالا را به تحویل گیرنده‌ای غیر از کسی که در بارنامه قید شده، تحویل دهد؛

(d) کالا را در مقصدی غیر از جائی که در بارنامه قید شده، تحویل دهد.

■ **بند ۲-** حق تغییر قرارداد حمل توسط ارسال کننده بار، علیرغم اینکه وی رونوشت بارنامه را در اختیار دارد، از بین خواهد رفت چنانچه تحویل گیرنده:

(a) بارنامه را در اختیار گرفته باشد؛

(b) کالا را پذیرفته باشد؛

(c) حقوق خود را طبق بند ۳ از ماده ۱۷ استیفا کرده باشد؛

(d) طبق بند ۳ محق به دادن دستور باشد؛ از آن لحظه به بعد، کاریر باید خود را با اوامر و دستورات تحویل گیرنده هماهنگ کند.

■ **بند ۳-** تحویل گیرنده محق است از زمان تدوین بارنامه، قرارداد حمل را اصلاح نماید، مگر آنکه ارسال کننده خلاف آن را در بارنامه مزبور قید کرده باشد.

■ **بند ۴-** حق تحویل گیرنده برای اصلاح قرارداد حمل از بین خواهد رفت چنانچه وی:

(a) بارنامه را در اختیار داشته باشد؛

(b) کالا را پذیرفته باشد؛

■ **بند ۲-** در موارد اشاره شده در بند ۲ از ماده ۲۰، و بند ۱ از ماده ۲۱، کاربر می‌تواند با هزینه شخص ذیحق بلافاصله کالا را تخلیه نماید. پس از تخلیه بار، کار حمل و نقل پایان یافته به حساب می‌آید. سپس کاربر مسئول کالا از طرف شخص ذیحق خواهد بود. با این حال، وی می‌تواند کالا را به شخص ثالثی واگذار نماید و وی فقط مسئول انتخاب معقول شخص ثالث خواهد بود. هزینه‌های مقرر طبق قرارداد حمل و کل سایر هزینه‌ها در قبال کالا، قابل مطالبه است.

■ **بند ۳-** کاربر خود می‌تواند بدون اینکه منتظر کسب تکلیف از طرف شخص ذیحق باشد اقدام به فروش کالا نماید چنانچه ماهیت فاسدشدنی یا وضعیت کالا، چنین اقدامی را توجیه نماید یا چنانچه هزینه‌های نگهداری کالا بیش از ارزش کالا باشد. همچنین وی در موارد دیگری هم ممکن است بتواند اقدام به فروش کالا کند چنانچه وی طی یک مدت زمان معقول، از شخص ذیحق دستوراتی مغایر با آنچه وی به طور منطقی ملزم به انجام آنهاست، دریافت ننماید.

■ **بند ۴-** در صورتیکه کالاها فروخته شده باشد، باید درآمد حاصله پس از کسر هزینه‌های مترتب بر کالاها، در اختیار شخص ذیحق قرارداد شده شود. اگر درآمد حاصله از فروش، کمتر از هزینه‌های مذکور باشد، باید ارسال‌کننده مابه‌التفاوت را بپردازد.

■ **بند ۵-** نحوه فروش برحسب دستورالعمل‌ها و قوانین لازم‌الاجرا در محلی که کالا در آن قرار دارد یا برحسب عرف آن محل، تعیین خواهد شد.

■ **بند ۶-** در مواردی که شرایط مانع از حمل یا تحویل گردد، چنانچه ارسال‌کننده ظرف مدت زمان مناسب تعیین تکلیف ننماید و چنانچه شرایط ممانعت‌کننده از حمل یا تحویل طبق بندهای ۲ و ۳ مرتفع نشود، کاربر می‌تواند کالا را به ارسال‌کننده بازگردانده یا، در صورت موجه بودن، آنها را به هزینه ارسال‌کننده از بین ببرد.

عنوان سوم: مسئولیت

ماده: (۲۳)

اساس مسئولیت

■ **بند ۱-** کاربر بابت مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از خسارت کل یا بخشی از کالا یا آسیب دیدگی آن، از زمان تقبل کالا تا زمان تحویل کالا، و همچنین بابت خسارت یا آسیب دیدن کالا که ناشی از بیش از اندازه طول کشیدن مدت زمان حمل کالا باشد، فارغ از اینکه زیربنای ریلی مورد استفاده چه باشد، مسئول خواهد بود.

■ **بند ۲-** در صورتیکه مفقودی، آسیب دیدگی یا بیش از اندازه طول کشیدن مدت زمان حمل کالا به علت قصور شخص ذیحق، یا تعیین تکلیف وی که ناشی از قصور کاربر نباشد، یا عیب ذاتی کالا (از قبیل فساد و خرابی، ضایعات و غیره) یا به دلیل شرایطی بوجود آمده باشد که کاربر نمی‌توانسته

مرتبطی که در اختیار دارد از وی تقاضای ارائه طریق نماید.

■ **بند ۲-** در صورتیکه ادامه حمل کالا ممکن نباشد، کاربر از کسی که حق تعیین تکلیف کالا را دارد تقاضای ارائه طریق می‌نماید. اگر کاربر نتواند در زمان مناسب دستورات را دریافت نماید، باید تدابیری اتخاذ نماید که به نظر وی کاملاً به نفع فردی باشد که حق تعیین تکلیف کالا را دارد.

ماده: (۲۱)

شرایط ممانعت کننده از تحویل

- **بند ۱-** اگر شرایط مانع از تحویل گردد، کاربر باید بلافاصله ارسال کننده را مطلع و از او درخواست ارائه طریق نماید، مگر اینکه ارسال کننده در بارنامه درخواست کرده باشد که در صورت بروز شرایط ممانعت از تحویل، کالا به او پس فرستاده شود.
- **بند ۲-** اگر شرایطی که مانع از تحویل می‌گردند قبل از رسیدن راهکار ارسال کننده به کاربر خاتمه یابد، کالا به تحویل گیرنده تحویل داده خواهد شد. ارسال کننده باید فوراً از موضوع مطلع گردد.
- **بند ۳-** در صورتیکه تحویل گیرنده از پذیرش کالا امتناع نماید، ارسال کننده حتی اگر قادر به ارائه رونوشت بارنامه هم نباشد، مجاز خواهد بود که ارائه طریق نماید.
- **بند ۴-** چنانچه پس از اعمال اصلاحات در قرارداد حمل بر طبق بندهای ۳ تا ۵ از ماده ۱۸ توسط تحویل گیرنده، شرایطی پیش آید که مانع از حمل گردد کاربر باید تحویل گیرنده را از آن مطلع نماید.

ماده: (۲۲)

پیامدهای ناشی از شرایط ممانعت کننده از حمل و تحویل

- **بند ۱-** کاربر مجاز است هزینه‌های ناشی از علل ذیل را وصول نماید:
 - (a) درخواست وی برای کسب تکلیف و دستورات،
 - (b) اجرای دستورات دریافتی،
 - (c) اینکه دستوراتی را که او درخواست نموده، به دست او نرسیده یا اینکه به موقع به وی نرسیده است،
 - (d) اینکه وی طبق بند ۱ از ماده ۲۰، بدون اینکه مجبور باشد کسب تکلیف بنماید، تصمیمی اتخاذ نموده باشد. مگر آنکه این هزینه‌ها به خاطر قصور وی بوجود آمده باشند. به‌ویژه او می‌تواند هزینه حمل قابل اعمال بر مسیر بعدی را دریافت نماید و از مدت زمان حمل برای آن مسیر، برخوردار خواهد بود.

ماده: (۲۵)**مسئولیت اثبات**

- **بند ۱-** اثبات اینکه مفقودی، آسیب دیدگی یا بیش از اندازه شدن مدت زمان حمل به علت یکی از موارد پیش بینی شده در بند ۲ از ماده ۲۳ بوده به عهده کاریر خواهد بود.
- **بند ۲-** هرگاه کاریر اثبات نماید که مفقودی یا آسیب دیدگی می توانسته با توجه به وضعیت موجود، از یکی یا از چندین مورد از خطرات خاص اشاره شده در بند ۳ از ماده ۲۳، ناشی شده باشد، استنباط بر آن خواهد بود که چنین بوده است. با این حال، شخص ذیحق مجاز خواهد بود ثابت کند مفقودی یا آسیب دیدگی، چه به صورت کلی چه به صورت جزئی به علت یکی از خطرات فوق نبوده است.
- **بند ۳-** چنانچه مقدار خیلی زیادی از کالا مفقود شده یا یک بسته کامل مفقود شده باشد، استنباط ذکر شده در بند ۲، به مورد پیش بینی شده در قسمت a بند ۳ از ماده ۲۳ قابل اعمال نخواهد بود.

ماده: (۲۶)**کاریرهای متوالی**

- هرگاه حمل طبق یک قرارداد واحد حمل، توسط چندین کاریر متوالی [پی در پی] صورت گیرد، هر کاریر، با پذیرش کالا همراه با بارنامه، بر طبق شرایط آن سند، یکی از طرفین قرارداد حمل خواهد بود، و تعهدات ناشی از آن را به عهده خواهد گرفت. در این صورت هر کاریر مسئول حمل در تمام طول مسیر تا تحویل کالا خواهد بود.

ماده: (۲۷)**کاریر جانشین**

- **بند ۱-** هرگاه کاریر، انجام تمامی یا قسمتی از حمل را به یک کاریر جانشین بسپارد، اعم از اینکه در قرارداد حمل حق این کار را داشته باشد یا خیر، در هر حال مسئولیت کل حمل به عهده کاریر خواهد بود.
- **بند ۲-** کلیه مقررات این قواعد یکسان در مورد مسئولیت کاریر برای کاریر جانشین نیز بابت حمل و نقلی که تحت نظارت وی انجام شده اعمال خواهد گردید. چنانچه علیه خدمه یا سایر اشخاصی که کاریر جانشین از خدمات آنها برای انجام حمل و نقل استفاده می نماید اقامه دعوی صورت گیرد، ماده های ۳۶ و ۴۱ اعمال خواهند شد.
- **بند ۳-** اگر کاریر طبق هرگونه توافق ویژه تعهداتی را بپذیرد که در این قواعد یکسان وضع نگردیده یا از حقوق اعطاء شده طبق قواعد یکسان مزبور چشم پوشی نماید آن تعهدات برای

از آن اجتناب و از پیامدهای آن پیشگیری کند، در این صورت کاربرد مسئول نخواهد بود.

■ **بند ۳-** در صورتیکه مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از خطرات خاصی که ذاتی یک یا چند شرایط ذیل است کاربرد مسئول نخواهد بود:

(a) حمل با واگن رو باز تحت شرایط کلی حمل، یا هرگاه مورد مزبور صراحتاً مورد توافق قرار گرفته و در بارنامه ذکر شده باشد؛ کالاهای خسارت دیده در اثر شرایط جوی و نیز کالاهایی که داخل واحدهای حمل و نقل ترکیبی و در وسایل نقلیه جاده‌ای مسقف در واگن حمل شوند، به عنوان حمل با واگن‌های روباز تلقی نخواهند شد. اگر برای حمل کالاها در واگن‌های روباز، ارسال‌کننده از روکش استفاده می‌نماید، همان مسئولیتی متوجه کاربرد خواهد بود که در حمل در واگن روباز بدون روکش هست، حتی اگر در مورد کالاهایی باشد که طبق شرایط کلی حمل با واگن‌های روباز حمل نمی‌شوند.

(b) عدم بسته‌بندی یا بسته‌بندی نادرست کالاهائی که در صورت عدم بسته‌بندی یا بسته‌بندی نادرست در معرض مفقودی یا آسیب دیدگی قرار می‌گیرند،

(c) بارگیری کالاها توسط ارسال‌کننده یا تخلیه بار توسط تحویل‌گیرنده،

(d) طبیعت برخی از کالاهائی که مخصوصاً آنها را در معرض مفقود شدن کلی یا جزئی یا به ویژه آسیب‌دیدگی از طریق شکستگی، زنگ‌زدگی، خرابی درونی یا خودبخود، خشک شدن و ضایعات قرار می‌دهد؛

(e) توصیف یا شماره‌گذاری نامتعارف، نادرست یا ناقص بسته‌بندی‌ها،

(f) حمل و نقل احشام زنده،

(g) حمل و نقلی که به موجب مقررات قابل اعمال یا توافقات صورت گرفته بین ارسال‌کننده و کاربرد که در بارنامه هم قید شده، باید با همراهی محافظ صورت گیرد، چنانچه مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از خطری باشد که حضور محافظ جهت اجتناب از آن بوده است.

ماده: (۲۴)

مسئولیت در مورد حمل وسایل نقلیه ریلی به عنوان کالا

■ **بند ۱-** در مورد حمل وسایل نقلیه ریلی که روی چرخ‌های خود حرکت می‌کنند و به عنوان کالا حمل می‌شوند، کاربرد از زمان قبول کالا تا زمان تحویل آن پاسخگوی خسارات ناشی از مفقودی یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه یا قطعات قابل برداشت آن و همچنین خسارات ناشی از بیش از اندازه طول کشیدن مدت زمان حمل می‌باشد مگر آنکه کاربرد ثابت نماید که مفقودی یا آسیب دیدگی وارده بواسطه قصور او بوجود نیامده است.

■ **بند ۲-** کاربرد پاسخگوی مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از خسارت وارده به متعلقاتی که در دو طرف وسیله نقلیه یا در سیاهه همراه آن قید نشده است، نخواهد بود.



■ **بند ۲-** شخص ذیحق می‌تواند در هنگام دریافت خسارت کالای مفقود شده کتباً درخواست نماید که اگر کالا ظرف یکسال پس از پرداخت وجه خسارت پیدا شود، فوراً او را مطلع سازند. بایستی کاربر این درخواست را کتباً تایید نماید.

■ **بند ۳-** شخص ذیحق می‌تواند ظرف ۳۰ روز پس از دریافت خبر طبق بند ۲ درخواست نماید که در مقابل پرداخت هزینه‌های قید شده در قرارداد حمل و همچنین بازپرداخت غرامت دریافتی، در صورت اقتضاء پس از کسر هزینه‌های وارده، کالا به وی تحویل داده شود. با این حال، حقوق وی جهت دعوی غرامت بابت دیرکرد تحویل کالا پیش‌بینی شده در ماده‌های ۳۳ و ۳۵ محفوظ خواهد بود.

■ **بند ۴-** در صورت موجود نبودن درخواست اشاره‌شده در بند ۲، یا در نبود دستورات صادره طی مهلت پیش‌بینی شده در بند ۳، یا چنانچه کالا بیش از یک سال بعد از پرداخت خسارت به دست آید، کاربر طبق قوانین و دستورالعمل‌های لازم‌الاجرای محلی که کالا در آن پیدا شده، برای آن تعیین تکلیف خواهد نمود.

ماده: (۳۰)

غرامت بابت مفقود شدن

■ **بند ۱-** در موارد مفقود شدن کل یا بخشی از کالا، کاربر باید، در کنار سایر خسارات، غرامتی بپردازد که برحسب مظنه مبادله کالا محاسبه شده باشد یا در صورت نبود چنین مظنه‌ای، برحسب قیمت رایج بازار و در صورت فقدان هر دو، برحسب ارزش معمول کالاهایی از همان نوع و کیفیت در روز و محلی که کالا تقبل شده، محاسبه خواهد شد.

■ **بند ۲-** غرامت نباید از ۱۷ واحد محاسبه در هر کیلوگرم از کسری وزن ناخالص فراتر رود.

■ **بند ۳-** در مورد مفقود شدن یک وسیله نقلیه ریلی که روی چرخ‌های خود حرکت می‌کند و به‌عنوان کالا ارسال می‌گردد یا مفقود شدن یک واحد حمل و نقل ترکیبی، یا قطعات قابل برداشت آنها، میزان غرامت، بدون در نظر گرفتن سایر خسارات، به ارزش معمول وسیله نقلیه یا واحد حمل و نقل ترکیبی یا قطعات قابل برداشت آنها در روز و محل مفقود شدن محدود خواهد بود. در صورتیکه تعیین روز و محل مفقود شدن غیر ممکن باشد غرامت به ارزش معمول در روز و محل قبول وسیله نقلیه توسط حمل‌کننده محدود خواهد بود.

■ **بند ۴-** به علاوه، کاربر باید هزینه حمل، عوارض گمرکی پرداخت شده و دیگر مبالغ پرداختی مربوط به حمل کالای مفقودی را به استثناء عوارض غیر مستقیم کالایی که تحت شرایط به تعویق اندازنده‌ی این عوارض حمل شده‌اند- مسترد نماید.



کاربر جانشین فاقد اعتبار خواهد بود چنانچه وی صریحاً یا به طور مکتوب آن را نپذیرفته باشد. خواه کاربر جانشین توافق را قبول کرده باشد یا نکرده باشد، کاربر اصلی در هر حال مقید به انجام تعهدات یا موارد چشم پوشی شده ناشی از چنین توافق ویژه‌ای خواهد بود.

■ **بند ۴-** هرگاه و تا آنجا که کاربر و کاربر جانشین مسئول باشند، هر دو کاربر، مشترکاً و جداگانه مسئول خواهند بود.

■ **بند ۵-** کل مبلغ غرامت قابل پرداخت توسط کاربر و کاربر جانشین و سایر خدمه و اشخاصی که آنها از خدماتشان برای انجام حمل استفاده می‌کنند ناپستی از حدود پیش بینی شده در این قواعد یکسان فراتر رود.

■ **بند ۶-** این ماده به حق رجوع به مراجع ذیصلاح که بین کاربر و کاربر جانشین ممکن است وجود داشته باشد خللی وارد نخواهد آورد.

ماده: (۲۸)

احتمال خسارت یا مفقود شدن در مورد ارسال مجدد کالا

■ **بند ۱-** هرگاه یک محموله که طبق این قواعد یکسان ارسال گردیده طبق همان قواعد مجدداً ارسال شده باشد و پس از ارسال مجدد مفقود شدن یا خسارت دیدگی بخشی از بار محرز شده باشد، فرض بر این گذاشته خواهد شد که این مساله تحت آخرین قرارداد حمل اتفاق افتاده است البته چنانچه، محموله همچنان تحت مسئولیت کاربر بوده و به همان صورت که به محل ارسال مجدد رسیده مجدداً ارسال گردیده باشد.

■ **بند ۲-** هرگاه قرارداد حمل، قبل از ارسال مجدد کالا تابع این قواعد یکسان نبوده باشد نیز همین فرض اعمال خواهد شد چنانچه این قواعد در ارسال سراسری بین اولین محل ارسال و آخرین مقصد اعمال شده باشد.

■ **بند ۳-** هرگاه قرارداد حمل، قبل از ارسال مجدد محموله تابع یک کنوانسیون بین‌المللی حمل ریلی کالا، که قابل مقایسه با این قواعد یکسان باشد، بوده باشد و هرگاه این کنوانسیون شامل همان فرض حقوقی برای محمولات ارسال شده طبق این قواعد یکسان باشد، همین فرض در مورد آن اعمال خواهد شد.

ماده: (۲۹)

فرض مفقود شدن کالا

■ **بند ۱-** چنانچه ظرف مدت ۳۰ روز پس از انقضای موعد تحویل، کالا به تحویل گیرنده بار تحویل نگردد یا در اختیار وی قرار نگیرد، شخص ذیحق می‌تواند کالا را بدون نیاز به ارائه ادله بعدی، مفقود شده تلقی نماید.

گرامت، بدون در نظر گرفتن سایر خسارات، محدود به هزینه تعمیر خواهد بود. مبلغ گرامت از میزان پرداختی در صورت مفقود شدن فراتر نخواهد رفت.

■ **بند ۴-** به علاوه، کاریر باید هزینه‌های پیش‌بینی شده در بند ۴ از ماده ۳۰ را به نسبت تعیین شده در بند ۱ مسترد نماید.

ماده: (۳۳)

گرامت بابت بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل

■ **بند ۱-** چنانچه مفقودی یا آسیب دیدگی به علت بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل به وجود آمده باشد، در اینصورت کاریر باید گرامتی بپردازد که نباید از چهار برابر هزینه حمل فراتر رود.

■ **بند ۲-** در صورت خسارت دیدن کل کالا، پرداخت گرامت پیش‌بینی شده در بند ۱، به گرامت پیش‌بینی شده در ماده ۳۰ افزوده نخواهد شد.

■ **بند ۳-** در صورت خسارت دیدن بخشی از کالا، گرامت پیش‌بینی شده در بند ۱، از چهار برابر هزینه حمل آن قسمتی از محموله خسارت دیده، فراتر نخواهد رفت.

■ **بند ۴-** برای موارد آسیب‌دیدگی که به سبب بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل نباشد، گرامت پیش‌بینی شده در بند ۱، در صورت اقتضاء، به گرامت پیش‌بینی شده در ماده ۳۲، افزوده خواهد شد.

■ **بند ۵-** گرامت پیش‌بینی شده در بند ۱ به‌علاوه‌ی مبلغ گرامت پیش‌بینی شده در ماده‌های ۳۰ و ۳۲ مجموعاً به هیچ وجه نباید از گرامت پرداختی بابت خسارت کامل کالا فراتر رود.

■ **بند ۶-** هرگاه طبق بند ۱ از ماده ۱۶، مهلت حمل طبق توافق‌نامه تعیین شده باشد، ممکن است روش‌های دیگر پرداخت گرامت غیر از موارد پیش‌بینی شده در بند ۱ نیز توافق شده باشند. در این صورت، اگر زمان حمل، از مهلت حمل پیش‌بینی شده در بندهای ۲ تا ۴ از ماده ۱۶ بیشتر شود، شخص ذیحق می‌تواند گرامت پیش‌بینی شده در توافق‌نامه فوق، یا گرامت پیش‌بینی شده در بندهای ۱ تا ۵ را مطالبه نماید.

ماده: (۳۴)

گرامت در صورت وجود اظهارنامه ارزش کالا

ارسال‌کننده و کاریر می‌توانند توافق نمایند که ارسال‌کننده، در بارنامه ارزشی برای کالا اظهار نماید، که از حد پیش‌بینی شده در بند ۲ از ماده ۳۰ بیشتر باشد. در این صورت میزان اعلان شده، جایگزین حد مزبور خواهد شد.

ماده: (۳۱)**مسئولیت کاهش وزن در طول حمل**

- **بند ۱-** در مورد کالاهایی که به دلیل ماهیت خود، صرفاً به خاطر حمل، معمولاً در معرض کاهش قرار می‌گیرند، کاربرد، فقط تا حدی در مقابل کاهش وزن مسئولیت خواهد داشت که بدون در نظر گرفتن طول مسیر، از میزان‌های مجاز ذیل فراتر رود:
 - (a) ۲ درصد وزن کالای مایع یا بارگیری شده در وضعیت مرطوب،
 - (b) ۱ درصد وزن کالاهای خشک،
- **بند ۲-** حدود مسئولیت پیش‌بینی شده در بند ۱، نمی‌تواند قابل استناد باشد چنانچه با توجه به شرایط یک مورد خاص، ثابت شود که خسارت مزبور ناشی از عللی نبوده که بتواند توجیه‌کننده میزان مجاز خسارت باشد.
- **بند ۳-** در مواردی که چندین بسته با یک بارنامه واحد ارسال شوند، کاهش وزن به علت حمل، برای هر بسته جداگانه محاسبه خواهد شد، چنانچه وزن آن در هنگام ارسال به طور جداگانه در بارنامه قید شده باشد یا به روش دیگری بتوان آنرا معین کرد.
- **بند ۴-** در صورت مفقودی کامل کالا یا مفقود شدن یک بسته، برای محاسبه غرامت، مبلغی بابت کاهش وزن هنگام حمل، کسر نخواهد گردید.
- **بند ۵-** این ماده از ماده‌های ۲۳ و ۲۵ عدول نخواهد کرد.

ماده: (۳۲)**غرامت آسیب دیدگی**

- **بند ۱-** در صورت وارد آمدن آسیب به کالا، کاربرد، در کنار سایر خسارات، باید غرامتی معادل با میزان کاهش ارزش کالا را بپردازد. میزان مبلغ مزبور با اعمال درصد کاهش ارزش کالا که در مقصد تایید شده و با استفاده از ارزش کالا که طبق ماده ۳۰ تعریف شده باشد، محاسبه خواهد شد.
- **بند ۲-** غرامت از مبالغ ذیل فراتر نخواهد رفت:
 - (a) چنانچه به خاطر آسیب دیدگی، کل ارزش محموله از دست رفته باشد مبلغ قابل پرداخت، برابر با غرامت مفقود شدن کامل محموله خواهد بود.
 - (b) چنانچه به خاطر آسیب دیدگی، ارزش بخشی از محموله از بین برود، میزان غرامت پرداختی برابر همان بخش از کالا خواهد بود که ارزش خود را از دست داده است.
- **بند ۳-** در صورت آسیب دیدگی وسیله نقلیه ریلی که روی چرخ‌هایش حرکت می‌کند و به عنوان کالا حمل می‌شود یا یک وسیله نقلیه ترکیبی، یا قطعات قابل برداشت آنها، میزان

را به موارد پیش‌بینی شده در ماده ۲۳ اضافه نماید:

- (a) آتش سوزی، در صورتی که کاربر ثابت نماید که به خاطر عمل یا قصور وی یا بواسطه عمل یا قصور کاپیتان، ملوان، ناخدای کشتی و یا خدمه‌ی کاربر اتفاق نیفتاده است؛
- (b) نجات دادن یا تلاش برای نجات دادن زندگی یا اموال در دریا؛
- (c) بارگیری کالا بر روی عرشه کشتی، به شرط اینکه ارسال‌کننده در برنامه رضایت خود را جهت بارگیری آنها بدان صورت اعلام کرده باشد و مشروط بر اینکه کالا در واگن نباشد؛
- (d) خطرات یا حوادث دریا یا سایر آب‌های قابل کشتی‌رانی.

■ **بند ۲-** کاربر تنها موقعی می‌تواند از معافیت مندرج در بند ۱ بهره‌مند گردد که بتواند ثابت کند که مفقودی یا آسیب دیدگی یا بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل، در طول سفر دریایی و از زمان شروع بارگیری کالا در کشتی تا تخلیه بار از کشتی اتفاق افتاده است.

■ **بند ۳-** هرگاه کاربر به زمینه‌های معافیت ذکر شده در بند ۱ استناد نماید، چنانچه شخص ذیحق ثابت کند که مفقودی یا آسیب دیدگی وارده یا بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل، به دلیل قصور کاربر، کاپیتان، ملوان، ناخدا و یا خدمه تحت خدمت کاربر اتفاق افتاده است، وی همچنان مسئول خواهد بود.

■ **بند ۴-** هرگاه یک مسیر دریایی توسط چندین شرکت بهره‌بردار که طبق بند ۱ از ماده ۲۴ کنوانسیون در فهرست خدمات ثبت شده‌اند، مورد بهره‌برداری قرار گیرد، شیوه مسئولیت قابل اعمال در این مسیر باید برای تمامی شرکت‌های مزبور یکسان باشد. به علاوه، هرگاه این شرکت‌ها بنا به درخواست چند کشور عضو، در فهرست مذکور قرار گرفته باشند، اتخاذ این شیوه مسئولیت، باید تابع توافق قبلی بین آن کشورها بوده باشد.

■ **بند ۵-** اقدامات اتخاذشده بر اساس بندهای ۱ و ۴ بایستی به اطلاع دبیرکل برسد. تدابیر مزبور فوراً و با انقضای مهلت سی روزه از روزی که این تدابیر توسط دبیرکل به سایر کشورهای عضو ابلاغ گردد لازم‌الاجرا می‌گردند. محموله‌هایی که از قبل در حال حمل بوده‌اند تحت تاثیر این اقدامات قرار نخواهند گرفت.

ماده: (۳۹)

مسئولیت در قبال حوادث هسته‌ای

کاربر از مسئولیتی که به موجب این قواعد یکسان متوجه وی است معاف خواهد بود اگر ضرر یا زیان ناشی از حادثه هسته‌ای باشد، چنانچه بهره‌بردار تاسیسات هسته‌ای یا هر شخص دیگری که جانشین وی است، بر اساس آن قوانین و دستورالعمل‌های یک دولت که بر مسئولیت در زمینه انرژی هسته‌ای حاکم است، مسئول ضرر یا زیان مزبور باشد.

ماده: (۳۵)**گرامت بابت بهره تحویل**

ارسال کننده و کاریر می‌توانند توافق نمایند که ارسال کننده با قید مبلغی به صورت مشخص در بارنامه، بهره ویژه‌ای را برای تحویل، در صورت مفقودی یا آسیب دیدگی یا بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل، اعلام نماید. در صورت وجود اظهارنامه‌ی بهره برای تحویل، می‌توان تا میزان اعلام شده، گرامت بیشتری بابت ضرر و زیان، علاوه بر گرامت پیش بینی شده در ماده‌های ۳۰، ۳۲ و ۳۳ مطالبه نمود.

ماده: (۳۶)**از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت**

حدود مسئولیت پیش بینی شده در بند ۳ از ماده ۱۵، بندهای ۶ و ۷ از ماده ۱۹، و ماده‌های ۳۰ و ۳۲ تا ۳۵ اعمال نخواهد شد چنانچه ثابت شود که ضرر یا زیان، ناشی از عمل یا قصوری است که کاریر یا آن را عمداً برای ایجاد چنان ضرر یا زبانی مرتکب شده یا از روی سهل انگاری بوده اما با علم بر اینکه احتمال چنان ضرر یا زبانی هست.

ماده: (۳۷)**تبدیل ارز و بهره**

- **بند ۱-** چنانچه محاسبه گرامت مستلزم تبدیل مبالغ مطروحه به واحد پول خارجی باشد، تبدیل براساس نرخ روز و محل پرداخت گرامت انجام خواهد شد.
- **بند ۲-** شخص ذیحق می‌تواند بهره گرامت را به میزان ۵ درصد در سال، از روز مطالبه‌ی پیش بینی شده در ماده ۴۳، یا، اگر چنان مطالبه‌ای صورت نگرفته باشد، از روز ارائه دادخواست به دادگاه، مطالبه نماید.
- **بند ۳-** اگر شخص ذیحق جهت تسویه قطعی مبلغ مورد ادعا، مدارک لازم را در مدت زمان متعارفی که به وی اختصاص یافته به کاریر ارائه ندهد، از زمان انقضای مهلت اختصاص یافته تا تحویل واقعی مدارک مزبور، هیچ بهره‌ای تعلق نخواهد گرفت.

ماده: (۳۸)**مسئولیت در قبال ترافیک ریلی - دریایی**

- **بند ۱-** در حمل ریلی دریایی انجام شده از طریق مسیرهای اشاره شده در بند ۱ از ماده ۲۴ کنوانسیون، هر کشور عضو می‌تواند ضمن درخواست برای منضم نمودن یادداشتی مناسب به فهرست خطوط تابع این قواعد یکسان، مجموعه علل ذیل در خصوص معافیت از مسئولیت

ماده: (۴۳)**دعاوی**

- **بند ۱-** ادعاهای مربوط به قرارداد حمل باید به صورت کتبی به کاربری داده شود که علیه او اقامه دعوی صورت گرفته است.
- **بند ۲-** یک ادعا توسط اشخاصی می‌تواند صورت گیرد که حق اقامه دعوی علیه کاربر دارند.
- **بند ۳-** برای اقامه دعوی، ارسال‌کننده باید رونوشت بارنامه را ارائه دهد. در غیر این صورت، او بایستی از تحویل‌گیرنده اختیارنامه ای ارائه نماید یا مدرکی داشته باشد که اثبات نماید گیرنده از پذیرش کالا امتناع کرده است.
- **بند ۴-** برای اقامه دعوی، تحویل‌گیرنده باید بارنامه را ارائه نماید، چنانچه این بارنامه به او تسلیم شده باشد.
- **بند ۵-** بارنامه، رونوشت و سایر مدارکی که به نظر شخص ذیحق الحاق آنها به دعوی مناسب است باید به صورت نسخه اصلی یا کپی، که کپی‌ها در صورت اقتضاء، چنانچه کاربر درخواست نماید باید تاییدشده باشند، ارائه گردد.
- **بند ۶-** هنگام تسویه دعوی، کاربر می‌تواند نسخه اصلی بارنامه، رونوشت یا رسید وصول وجه هنگام تحویل کالا را درخواست نماید تا پشت‌نویسی گردد که تسویه صورت گرفته است.

ماده: (۴۴)**اشخاصی که می‌توانند علیه کاربر اقامه دعوی نمایند**

- **بند ۱-** حسب بندهای ۳ و ۴ افراد زیر می‌توانند طبق قرارداد حمل اقامه دعوی نمایند:
 - (a) ارسال‌کننده بار، تا هنگامیکه گیرنده
 - ۱- بارنامه را در اختیار گرفته باشد،
 - ۲- کالا را پذیرفته باشد،
 - ۳- حقوق خود را به موجب بند ۳ از ماده ۱۷ یا بند ۳ از ماده ۱۸ استیفا نموده باشد.
 - (b) گیرنده بار از هنگامیکه وی
 - ۱- بارنامه را در اختیار گرفته باشد،
 - ۲- کالا را پذیرفته باشد،
 - ۳- حقوق خود را به موجب بند ۳ از ماده ۱۷ یا بند ۳ از ماده ۱۸ استیفا نموده باشد.
- **بند ۲-** چنانچه شخص تعیین‌شده از طرف گیرنده طبق بند ۵ از ماده ۱۸ بارنامه را در اختیار گرفته باشد، کالا را قبول نموده باشد یا به موجب بند ۳ از ماده ۱۷ حقوقش را استیفا نموده باشد، حق گیرنده بار برای اقامه دعوی ساقط خواهد شد.

ماده: (۴۰)**اشخاصی که کاریر در قبال آنها مسئولیت دارد**

کاریر مسئول کارکنان خود و دیگر اشخاصی است که از خدمات آنها برای انجام حمل استفاده می‌کند چنانچه این کارکنان و سایر اشخاص در حیطه وظایف خود عمل کنند. مدیران آن زیربنای ریلی که حمل و نقل در آن انجام می‌گیرد جزء اشخاصی محسوب می‌شوند که کاریر از خدماتشان برای انجام حمل استفاده می‌کند.

ماده: (۴۱)**سایر اقامه های دعوی**

■ **بند ۱-** در تمامی مواردی که این قواعد یکسان در آنها اعمال می‌شود، هرگونه اقامه دعوی علیه کاریر در خصوص مسئولیت در هر موردی را فقط می‌توان با توجه به شرایط و حدود مندرج در این قواعد یکسان، صورت داد.

■ **بند ۲-** این مساله در مورد هرگونه اقامه دعوی علیه خدمه و دیگر اشخاصی که به موجب ماده ۴۰ کاریر در برابر آنها مسئول می‌باشد نیز اعمال خواهد شد.

عنوان چهارم: استیفای حقوق**ماده: (۴۲)****اثبات مفقودی یا آسیب دیدگی بخشی از بار**

■ **بند ۱-** هرگاه کاریر مفقودی یا آسیب دیدگی به بخشی از بار را کشف نماید یا احتمال آن را بدهد، یا از طرف شخص ذیحق مطرح گردد، کاریر باید بی‌درنگ و در صورت امکان با حضور شخص ذیحق، گزارشی مبنی بر ماهیت مفقودی یا آسیب دیدگی، وضعیت کالا، وزن آن و تا آنجا که ممکن باشد، دامنه ضرر و زیان، علت و زمان وقوع آن تنظیم نماید.

■ **بند ۲-** رونوشت گزارش باید به صورت رایگان به شخص ذیحق تحویل گردد.

■ **بند ۳-** هرگاه شخص ذیحق یافته‌های گزارش را نپذیرد، می‌تواند درخواست نماید وضعیت و وزن کالا و همینطور علت و میزان ضرر و زیان توسط کارشناسی که از سوی طرفین قرارداد حمل یا از طریق دادگاه یا دیوان تعیین شده، اثبات شود. روش انجام کار طبق قوانین و دستورالعمل‌های کشوری خواهد بود که کار اثبات در آنجا انجام می‌شود.

وی علیه یکی از آنها اقامه دعوی نماید، منقضی می‌شود؛ همچنین اگر خواهان، حق انتخاب بین یک یا چند کاربر و یا یک کاربر جانشین را داشته باشد، این مساله اعمال خواهد شد.

ماده: (۴۶)

محل رسیدگی

■ **بند ۱-** اقامه های دعوی بر مبنای این قواعد یکسان را می-توان در دادگاه‌ها یا دیوان‌های کشورهای عضو که با توافق مشترک بین طرفین قرارداد معین شده یا در دادگاه‌ها یا دیوان‌های کشوری که در قلمرو آن:

a) خوانده، مقیم است یا به طور معمول در آن اقامت دارد، محل اصلی کار وی، یا شعبه یا موسسه‌ای که قراردادحمل را منعقد نموده، در آنجا است، یا
b) محلی که کالا توسط حمل‌کننده پذیرفته شده یا محلی که برای تحویل پیش‌بینی شده است، در آنجا قرار دارد، اقامه نمود.

در سایر دیوان‌ها یا دادگاه‌ها نمی‌توان اقامه دعوی نمود.

■ **بند ۲-** هرگاه یک اقامه دعوی براساس این قواعد یکسان در یک دادگاه یا دیوان که بنا بر بند ۱ ذیصلاح باشد، مطرح گردد یا وقتی که در چنان دعاوی رای آن دادگاه یا دیوان اعلام گردد، هیچ اقامه دعوی جدیدی بین همان طرف‌های قرارداد و در همان زمینه نمی‌تواند صورت گیرد مگر آنکه رای دیوان یا دادگاهی که در آن، اقامه دعوی اولیه صورت گرفته در کشوری که اقامه دعوی جدید در آن صورت می‌گیرد، قابل اجرا نباشد.

ماده: (۴۷)

اسقاط حق اقامه دعوی

■ **بند ۱-** با پذیرش کالا توسط شخص ذیحق، هر حق اقامه دعوی علیه کاربر طبق قرارداد حمل، درخصوص مفقود شدن قسمتی از کالا، آسیب دیدگی یا بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل، منقضی خواهد شد.

■ **بند ۲-** با این وجود، در موارد زیر، حق اقامه دعوی منقضی نخواهد شد:

a) در مورد مفقودی یا آسیب دیدگی بخشی از کالا، چنانچه
۱- طبق ماده ۴۲ تایید گردد که مفقودی یا آسیب دیدگی قبل از پذیرش کالا توسط شخص ذیحق رخ داده است،

۲- تاییدی که طبق ماده ۴۲ می‌بایست صورت می‌گرفت، صرفاً بواسطه قصور کاربر، صورت نگرفته باشد،

b) در مورد مفقودی یا آسیب دیدگی غیرقابل تشخیصی که پس از پذیرش کالا توسط

- **بند ۳-** اقامه دعوی جهت بازپس گرفتن مبلغ پرداختی فقط می‌تواند از سوی کسی طرح شود که به موجب قرارداد حمل پرداخت را انجام داده است.
- **بند ۴-** فقط ارسال‌کننده حق دارد در مورد پرداخت‌های نقدی هنگام تحویل کالا اقامه دعوی نماید.
- **بند ۵-** برای اقامه دعوی، ارسال‌کننده باید رونوشت بارنامه را ارائه دهد. در غیر این صورت، او بایستی از تحویل‌گیرنده اختیارنامه‌ای ارائه دهد یا مدرکی داشته باشد که اثبات نماید که گیرنده از پذیرش کالا امتناع کرده است. در صورت لزوم، ارسال‌کننده باید موجود نبودن یا مفقود شدن بارنامه را اثبات نماید.
- **بند ۶-** برای اقامه دعوی، گیرنده باید بارنامه را، در صورتیکه به وی تحویل داده باشند، ارائه نماید.

ماده: (۴۵)

کاربرهایی که علیه آنها می‌توان اقامه دعوی نمود

- **بند ۱-** حسب بندهای ۳ و ۴، اقامه‌های دعوی بر اساس قرارداد حمل را می‌توان فقط علیه کاربر اول، کاربر نهایی یا کاربری که آن بخش از حمل را به‌عهده داشته که در طی آن عملی که موجب اقامه دعوی می‌شود واقع شده است، صورت داد.
- **بند ۲-** در مورد حملی که توسط کاربرهای متوالی صورت می‌گیرد، می‌توان علیه کاربری که باید کالا را تحویل می‌داد و نام او با رضایت وی در بارنامه درج شده، طبق بند ۱، اقامه دعوی کرد حتی اگر او نه کالا را دریافت کرده باشد و نه بارنامه را.
- **بند ۳-** اقامه دعوی جهت بازپس‌گرفتن مبلغی که به موجب قرارداد حمل پرداخت شده، می‌تواند علیه کاربری که مبلغ مزبور را دریافت کرده یا علیه کاربری که مبلغ مزبور از جانب وی دریافت‌گردیده صورت گیرد.
- **بند ۴-** در خصوص وصول مبالغ هنگام تحویل بار فقط می‌توان علیه کاربری که کالا را در محل ارسال پذیرفته است اقامه دعوی نمود.
- **بند ۵-** هرگاه اقامه دعوی از طریق دعوی متقابل یا از طریق استثنا در دادرسی مربوط به دعوی اصلی و بر اساس همان قرارداد حمل باشد، می‌توان علیه کاربری غیر از کاربرهای مشخص شده در بندهای ۱ تا ۴ اقامه دعوی نمود.
- **بند ۶-** تا حدی که این قواعد یکسان در مورد کاربر جانشین قابل اعمال باشد، می‌توان علیه وی نیز اقامه دعوی نمود.
- **بند ۷-** اگر خواهان حق انتخاب بین چند کاربر را داشته باشد، حق انتخاب او به محض آنکه



محدودیت مزبور محسوب نخواهد شد.

- **بند ۳-** وقتی دعوی به صورت مکتوب طبق ماده ۴۳ مطرح شود، محدودیت زمانی اقامه دعوی، تا روزی که کاربر دعوی را با ابلاغ به صورت مکتوب رد نموده و مدارک ضمیمه شده به آن را مسترد نماید، به تعویق خواهد افتاد. اگر بخشی از دعوی پذیرفته گردد، مدت زمان محدودیت درخصوص بخش مورد اختلاف، مجدداً آغاز خواهد شد. مسئولیت اثبات دریافت دعوی یا مسئولیت اثبات دادن پاسخ، و استرداد مدارک به عهده طرفی است که به آنها استناد می کند. مدت زمان محدودیت، به خاطر دعاوی ثانوی که همان موضوع را دارند، به حالت تعلیق در نخواهد آمد.
- **بند ۴-** حق اقامه دعوی که مشمول محدودیت زمانی شده باشد، را نمی توان بیش از آن اعمال نمود حتی از طریق دعوی متقابل یا از طریق استثنا در دادرسی.
- **بند ۵-** در غیر این صورت، تعویق و قطع محدودیت زمانی تابع قانون ملی خواهد بود.

عنوان پنجم: روابط میان کاربرها

ماده: (۴۹)

تسویه حسابها

- **بند ۱-** هر کاربری که در هنگام اعزام یا رسیدن بار، هزینه ها و سایر مبالغ ناشی از قرارداد حمل را دریافت کرده یا باید آنرا دریافت نماید، موظف است سهم مربوط به هر یک از کاربرهای ذینفع را بپردازد. روش های پرداخت بایستی توسط توافق نامه بین کاربرها مشخص شده باشد.
- **بند ۲-** ماده ۱۲ در مورد روابط بین کاربرهای متوالی نیز اعمال خواهد شد.

ماده: (۵۰)

حق رجوع به مراجع ذیصلاح

- **بند ۱-** کاربری که به موجب این قواعد یکسان، غرامت را پرداخته است، علیه کاربرهایی که در حمل شرکت داشته اند طبق مقررات زیر، از حق رجوع به مراجع ذیصلاح برخوردار خواهد بود:
 - (a) کاربری که مسبب مفقودی یا آسیب دیدگی بوده به تنهایی مسئول آن خواهد بود،
 - (b) هرگاه چندین کاربر موجب بروز مفقودی یا آسیب دیدگی وارده باشند هر یک از آنها پاسخگوی مفقودی یا آسیب دیدگی خواهد بود که وی موجب آن شده است، اگر تشخیص این مساله غیر ممکن باشد، مبلغ غرامت پرداخت شده طبق قسمت (c) بین آنها تسهیم خواهد شد؛
 - (c) اگر نتوان ثابت نمود کدامیک از کاربرها باعث مفقودی یا آسیب دیدگی شده اند، مبلغ غرامت بین تمام کاربرهایی که در حمل شرکت داشته اند به استثنای کاربرهایی که ثابت کنند آنها باعث بروز این ضرر یا زیان نبوده اند تقسیم خواهد شد، تقسیم مبلغ غرامت، متناسب با سهم

شخص ذیحق معلوم شده باشد، در صورتی که شخص ذیحق:

- ۱- طبق ماده ۴۲ بلافاصله پس از کشف مفقودی یا آسیب دیدگی و حداکثر تا ۷ روز پس از دریافت کالا از سوی وی، تقاضای تایید نماید، و
- ۲- علاوه بر این ثابت شود که مفقودی یا آسیب دیدگی در فاصله زمانی بین بارگیری کالا و تحویل آن بوجود آمده است.

(c) در مواردی که مدت حمل بیش از اندازه طول بکشد، چنانچه شخص ذیحق ظرف مدت ۶۰ روز برای استیفای حقوق خود از کاربرهای مندرج در بند ۱ از ماده ۴۵ اقدام کرده باشد.

(d) چنانچه شخص ذیحق ثابت نماید که مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از عمل یا قصوری است که عمداً برای ایجاد چنان مفقودی یا آسیب دیدگی صورت گرفته، یا از روی سهل‌انگاری و با علم بر این بوده که احتمال چنان ضرر یا زیانی هست.

■ **بند ۳-** اگر کالا طبق ماده ۲۸ مجدداً ارسال گردد، حق اقامه دعوی بابت مفقودی بخشی از کالا یا بابت آسیب دیدگی ناشی از یکی از قراردادهای حمل قبلی اسقاط خواهد شد به گونه‌ای که گویی تنها یک قرارداد حمل واحد وجود داشته است.

ماده: (۴۸)

محدویت زمانی اقامه دعوی

■ **بند ۱-** محدودیت زمانی اقامه دعوی ناشی از قرارداد حمل یک سال خواهد بود. با این وجود این محدودیت زمانی در مورد اقامه‌های دعوی زیر دو سال خواهد بود:

- (a) برای بازپس گرفتن وجه دریافتی هنگام تحویل کالا که توسط کاربر از گیرنده بار دریافت شده است.
- (b) برای استرداد درآمد حاصل از فروش صورت‌گرفته توسط کاربر،
- (c) برای ضرر یا زیانی که ناشی از عمل یا قصوری باشد که عمداً برای ایجاد چنان ضرر صورت گرفته، یا از روی سهل‌انگاری و با علم بر این بوده که احتمال چنان ضرر و زیانی هست.
- (d) براساس یکی از قراردادهای حمل قبل از ارسال مجدد کالا طبق مورد پیش‌بینی شده در ماده ۲۸.

■ **بند ۲-** محدودیت زمانی اقامه‌های دعوی، از تاریخ‌های ذیل آغاز خواهد شد:

- (a) برای غرامت بابت از دست رفتن کل کالا، از سی‌امین روز پس از پایان مهلت حمل؛
- (b) برای غرامت بابت از دست رفتن بخشی از کالا، آسیب دیدگی یا بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل، از روزی که تحویل انجام می‌شود؛
- (c) در تمامی موارد دیگر، از روزی که حق اقامه دعوی می‌تواند به کار گرفته شود.
- (d) روز مورد اشاره برای شروع دوره محدودیت زمانی اقامه دعوی، جزء مدت زمان

ماده: ۵۲)

موافقت نامه‌های مربوطه به حق رجوع به مراجع ذیصلاح

کاربرها می‌توانند موافقت‌نامه‌هایی را منعقد نمایند که از ماده‌های ۴۹ و ۵۰ عدول نماید.

دریافتی هر یک از کاریرها از هزینه حمل خواهد بود.

■ **بند ۲-** در صورت عجز و ناتوانی هر یک از کاریرها در پرداخت دین خود، سهم پرداخت شده او بین دیگر کاریرهایی که در حمل، شرکت داشته‌اند، متناسب با سهم آنها از هزینه حمل، تقسیم خواهد شد.

ماده: (۵۱)

روال حق رجوع به مراجع ذیصلاح

■ **بند ۱-** اعتبار مبلغ پرداختی از سوی کاریری که به موجب ماده ۵۰ از حق رجوع به مراجع ذیصلاح استفاده می‌کند نمی‌تواند مورد مناقشه کاریری قرار گیرد که علیه او از حق رجوع به مراجع ذیصلاح استفاده شده است، چنانچه این غرامت در دادگاه یا دیوان تعیین شده باشد و چنانچه کاریر بعدی با ابلاغیه رسیدگی، به خوبی در جریان آن قرار گرفته و می‌توانسته است در روند رسیدگی مداخله نماید. دیوان یا دادگاهی که اقامه دعوی اصلی در آن صورت می‌گیرد مهلت مجاز برای این قبیل ابلاغیه‌های رسیدگی و مداخله در روند رسیدگی را تعیین خواهد نمود.

■ **بند ۲-** کاریری که حق رجوع خود به مراجع ذیصلاح را اعمال می‌نماید باید ادعای خود علیه تمام کاریرهایی که نتوانسته با آنها به توافق برسد را در یک اقامه دعوی واحد ارائه نماید، در غیر این صورت، وی در مورد کسانی که علیه آنها اقامه دعوی ننموده، حق رجوع خود به مراجع ذیصلاح را از دست خواهد داد.

■ **بند ۳-** دادگاه یا دیوان تصمیم خود را، در خصوص کلیه دعاوی حق رجوع به مراجع ذیصلاح که به آن تقدیم می‌شود، در یک حکم واحد، اعلام خواهد نمود.

■ **بند ۴-** کاریری که خواستار اعمال حق خود در رجوع به مراجع ذیصلاح می‌باشد باید اقامه دعوی خود را در دادگاه یا دیوان کشوری مطرح کند که محل کار یکی از کاریرهای مشارکت‌کننده در حمل و نقل، یا شعبه یا موسسه‌ای که قرارداد حمل را منعقد نموده، در قلمرو آن کشور مستقر باشد.

■ **بند ۵-** هنگامی که اقامه دعوی باید علیه چند کاریر صورت گیرد، کاریر خواهان، حق آن را خواهد داشت که از بین حوزه‌های قضایی ذیصلاح طبق بند ۴، دیوان یا دادگاهی را برای اقدام خود انتخاب نماید.

■ **بند ۶-** دادرسی‌های مربوط به حق رجوع به مراجع ذیصلاح را نمی‌توان با دادرسی‌های مربوط به غرامت که توسط شخص ذیحق، طبق قرارداد حمل اقامه می‌شود، یکی نمود.

ماده: (۴)**سایر دستورالعمل‌ها**

حمل و نقل‌هایی که این مقررات در مورد آنها اعمال می‌گردد، تابع دستورالعمل‌های ملی یا بین‌المللی‌ای که به‌طور کلی بر حمل ریلی کالا اعمال می‌گردد، خواهند بود.

ماده: (۵)

انواع قطارهای مجاز؛ حمل به‌عنوان توشه‌ی دستی، توشه‌ی ثبت شده، یا حمل در داخل یا روی وسایل نقلیه‌ای که برای حمل پذیرفته می‌شوند

■ بند ۱- حمل کالای خطرناک فقط در قطارهای باری مجاز خواهد بود، به استثنای:

a) کالاهای خطرناکی که طبق ضمیمه و منطبق با حداکثر میزان بار مربوط به آن و شرایط ویژه حمل، در قطارهایی به جز قطار باری بتوان آنها را حمل نمود،

b) کالای خطرناکی که تحت شرایط ویژه‌ی ذکر شده در ضمیمه، تنها به‌عنوان توشه‌ی دستی، توشه‌ی ثبت شده، یا حمل در داخل یا روی وسایل نقلیه‌ای که برای حمل پذیرفته می‌شوند، در چارچوب ماده ۱۲ از قواعد یکسان CIV می‌توانند حمل شوند.

■ بند ۲- کالاهای خطرناک را تنها موقعی می‌توان به‌عنوان توشه‌ی دستی همراه داشت یا حمل نمود یا جهت حمل به‌عنوان توشه ثبت شده، یا حمل در داخل یا روی وسایل نقلیه‌ای که برای حمل پذیرفته می‌شوند، تحویل داد که با شرایط ویژه‌ی ضمیمه، منطبق باشند.

ماده: (۶)**ضمیمه**

ضمیمه، جزء لاینفک این مقررات خواهد بود.

متن ضمیمه، متنی خواهد بود که در زمان لازم‌الاجرا شدن پروتکل سوم ژوئن ۱۹۹۹ برای اصلاح کنوانسیون حمل بین‌المللی ریلی (COTIF) مورخ ۹ می ۱۹۸۰، طبق بند ۴ از ماده ۱۹ این کنوانسیون توسط کمیته کارشناسی حمل کالاهای خطرناک تدوین شده است.

یادداشت دبیرخانه اتیف:

در ادامه‌ی متن، طبق ماده ۶، منظور از RID، "ضمیمه‌ی پیوست C از کوتیف" خواهد بود. در برخی موارد استثنایی، وقتی منظور، متن پیوست C که در بالا ارائه شده، باشد به آن، به صورت "پیوست C از کوتیف" اشاره خواهد شد (برای مثال در بندهای ۱-۱-۲، ۱-۵-۱-۳- از فصل ۷-۷-۷).

مقررات حمل و نقل بین المللی ریلی کالاهای خطرناک (RID پیوست C کنوانسیون)

ماده: (۱)

گستره

- بند ۱- این مقررات بر موارد ذیل اعمال خواهد شد:
 - (a) بر حمل و نقل بین المللی ریلی کالاهای خطرناک در قلمرو کشورهای عضو RID،
 - (b) بر حمل و نقل های مکمل حمل و نقل ریلی که قواعد یکسان CIM در مورد آنها اعمال می شود، مشروط بر دستورالعمل های بین المللی حاکم بر حمل توسط شیوه دیگر حمل و نقل، همچنین در مورد فعالیت های مندرج در ضمیمه این مقررات [RID].
- بند ۲- کالاهای خطرناکی که حمل آنها طبق این ضمیمه ممنوع گردیده نباید برای حمل و نقل بین المللی پذیرفته شوند.

ماده ی (۱) مجدد

تعاریف

در این مقررات و ضمیمه آن، "کشور عضو RID عبارت خواهد بود از یک کشور عضو این سازمان که طبق اولین جمله از بند ۱ از ماده ۴۲ کنوانسیون، اظهارنامه ای را در خصوص این مقررات ارائه نکرده باشد.

ماده: (۲)

معافیت ها

این مقررات، به طور کلی یا جزئی، بر حمل و نقل کالاهای خطرناکی که معافیت آنها در ضمیمه ی این پیوست پیش بینی شده، اعمال نخواهد شد. معافیت ها تنها زمانی می توانند لحاظ شوند که مقدار یا بسته بندی یا ماهیت حمل کالای معاف شده، ایمنی حمل و نقل را تضمین کند.

ماده: (۳)

محدودیت ها

برای هر کشور عضو RID این حق محفوظ است که به دلایلی به جز ایمنی در طول حمل، حمل و نقل بین المللی کالای خطرناک را در قلمرو خود کنترل یا از آن ممانعت نماید.



- (a) نام شخص در اختیاردارنده،
 (b) در صورت اقتضاء نام شرکت حمل و نقل ریلی که وسیله نقلیه به پارکینگ وسیله نقلیه وی تعلق دارد،
 (c) در صورت اقتضاء، نام ایستگاه موطن،
 (d) سایرعلامات و مندرجات توافق شده در قرارداد استفاده از وسیله نقلیه.
- **بند ۲-** علامات و مندرجات پیش‌بینی شده در بند ۱ را می‌توان از طریق شناسائی الکترونیکی انجام داد.

ماده: (۴)

مسئولیت در موارد مفقودی یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه

- **بند ۱-** شرکت حمل و نقل ریلی که وسیله نقلیه جهت بهره‌برداری به عنوان وسیله حمل و نقل در اختیار وی گذاشته شده، در قبال مفقودی یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه یا متعلقات آن مسئول می‌باشد. مگر آنکه ثابت نماید که مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از قصور وی نبوده است.
- **بند ۲-** شرکت حمل و نقل ریلی مسئولیتی در قبال مفقودی یا آسیب دیدگی متعلقاتی که در دو سمت وسیله نقلیه یا در سیاهه همراه آن ذکر نشده، ندارد.
- **بند ۳-** در صورت خسارت دیدگی وسیله نقلیه و یا متعلقات آن، غرامت آن، به غیر از سایر خسارات، محدود به ارزش وسیله نقلیه یا متعلقات آن در محل و زمان خسارت دیدگی، خواهد بود. چنانچه امکان تعیین روز و یا محل خسارت نباشد، میزان غرامت برحسب ارزش روز و محلی خواهد بود که وسیله نقلیه برای بهره‌برداری واگذار گردیده است.
- **بند ۴-** در صورت خسارت دیدگی وسیله نقلیه یا متعلقات آن، میزان غرامت، به غیر از سایر خسارات، به هزینه تعمیر محدود خواهد بود. میزان غرامت از مبلغ پرداختی در صورت مفقودی شدن وسیله نقلیه فراتر نخواهد رفت.
- **بند ۵-** طرف‌های قرارداد می‌توانند در خصوص مقرراتی توافق کنند که از بندهای ۱ تا ۴ عدول نماید.

ماده: (۵)

از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت

حدود مسئولیت پیش‌بینی شده در بندهای ۳ و ۴ از ماده ۴ اعمال نخواهد شد چنانچه ثابت شود که مفقودی یا آسیب دیدگی، ناشی از عمل یا قصوری است که شرکت حمل و نقل ریلی آن را عمداً برای ایجاد چنان ضرر یا زیانی مرتکب شده، یا از روی سهل‌انگاری و با علم بر این بوده که احتمال چنان ضرر یا زیانی هست.

قواعد یکسان در خصوص قراردادهای بهره‌برداری از وسایل نقلیه در ترافیک ریلی بین‌المللی (CUV پیوست D کنوانسیون)

ماده: (۱)

گستره

این قواعد یکسان در مورد قراردادهای دو یا چندجانبه‌ی مربوط به استفاده از وسایل نقلیه ریلی به‌عنوان وسیله حمل برای انجام حمل و نقل طبق قواعد یکسان CIV و طبق قواعد یکسان CIM اعمال خواهد شد.

ماده: (۲)

تعاریف

در این قواعد یکسان، واژه‌ی:

- (a) "شرکت حمل و نقل ریلی" یعنی یک شرکت دولتی یا خصوصی که مجاز به حمل اشخاص یا کالاها بوده و نیروی کشش را نیز فراهم می‌کند،
- (b) "وسيله نقلیه" یعنی وسیله نقلیه‌ای که برای حرکت با چرخ‌های خود روی خطوط ریلی مناسب است، و بدون آنکه وسیله کشش در آن تعبیه شده باشد،
- (c) "شخص در اختیاردارنده" یعنی کسی که به صورت دائمی از یک وسیله نقلیه به‌عنوان وسیله حمل و نقل به صورت اقتصادی بهره‌برداری می‌کند، اعم از اینکه مالک آن باشد یا از حق در اختیار داشتن آن برخوردار باشد؛
- (d) "ایستگاه موطن" یعنی محل درج شده روی وسیله نقلیه، که وسیله نقلیه باید یا می‌تواند طبق شرایط قرارداد بهره‌برداری به آنجا بازگردانده شود.

ماده: (۳)

علائم و مندرجات روی وسایل نقلیه

■ بند ۱- علی‌رغم وجود دستورالعمل‌های مربوط به پذیرش فنی وسیله نقلیه جهت سیر در ترافیک بین‌المللی، کسی که به موجب قرارداد اشاره‌شده در ماده ۱ وسیله نقلیه را تأمین می‌نماید باید تضمین نماید که نکات ذیل روی وسیله نقلیه درج شود:

ماده: (۸)

نیابت

چنانچه قرارداد استفاده از وسایل نقلیه ریلی مقرر نموده باشد که شرکت حمل و نقل ریلی می‌تواند وسیله نقلیه را برای سایر شرکت‌های حمل و نقل ریلی جهت بهره‌برداری به عنوان یک وسیله حمل و نقل تامین نماید، شرکت حمل و نقل ریلی می‌تواند با توافق شخص در اختیاردارنده، با سایر شرکت‌های حمل و نقل ریلی توافق نماید:

a) که، با توجه به حق رجوع آن شرکت به مراجع ذیصلاح، آن شرکت می‌تواند در خصوص مسئولیت آنها در قبال شخص در اختیاردارنده در خصوص مفقود شدن یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه یا متعلقات آن، به نیابت از آن شرکت‌ها عمل نماید؛

b) در خصوص خسارت یا آسیب ایجادشده توسط وسیله نقلیه، صرفاً شخص در اختیاردارنده، در قبال سایر شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسئول خواهد بود. اما، فقط آن شرکت حمل و نقل ریلی که طرف قرارداد شخص در اختیاردارنده است، مجاز خواهد بود حقوق سایر شرکت‌های حمل و نقل ریلی را استیفا نماید.

ماده: (۹)

مسئولیت خدمه و سایر اشخاص

■ **بند ۱-** طرفین قرارداد، مسئول خدمه خود و دیگر اشخاصی خواهند بود که از خدمات آنها برای انجام حمل استفاده می‌کنند چنانچه این خدمه و سایر اشخاص در حیطه وظایف خود عمل کنند.

■ **بند ۲-** به استثنای زمانی که طرفین قرارداد به نحو دیگری توافق نموده باشند، مدیران آن زیربنای ریلی، که شرکت‌های حمل و نقل ریلی، روی آن زیربنای ریلی از وسیله نقلیه به عنوان وسیله حمل و نقل بهره‌برداری می‌کنند، جزو اشخاصی محسوب خواهند شد که شرکت حمل و نقل ریلی از خدماتشان استفاده می‌نماید.

■ **بند ۳-** بندهای یک و دو، در مورد نیابت طبق ماده ۸ نیز، اعمال خواهد شد.

ماده: (۱۰)

سایر اقامه‌های دعوی

■ **بند ۱-** در تمام مواردی که این قواعد یکسان اعمال می‌شوند، اقامه دعوی در خصوص مسئولیت در قبال مفقودی یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه یا متعلقات آن، در هر زمینه‌ای، علیه شرکت حمل و نقل ریلی که وسیله نقلیه جهت استفاده به عنوان یک وسیله حمل و نقل برای آن شرکت تامین گردیده است را فقط طبق شرایط و محدودیت‌های ذکر شده در این قواعد یکسان

ماده: (۶)

فرض مفقود شدن یک وسیله نقلیه

■ **بند ۱-** شخص ذیحق می‌تواند، بدون نیاز به ارائه ادله اثبات‌کننده‌ی دیگری، وسیله نقلیه را مفقود تلقی نماید چنانچه وی از شرکت حمل و نقل ریلی که وسیله نقلیه را برای بهره‌برداری به عنوان وسیله حمل و نقل به آن واگذار نموده تقاضای جستجوی وسیله نقلیه را بکند و ظرف مدت سه ماه پس از روزی که تقاضا از سوی شرکت دریافت شده وسیله نقلیه در اختیار وی قرار نگرفته باشد یا چنانچه هیچگونه نشانه‌ای دال بر اینکه وسیله نقلیه در کجا واقع شده دریافت نموده باشد. چنانچه وسیله نقلیه به هر دلیلی که ارتباطی با شرکت حمل و نقل ریلی یا خسارت وسیله نداشته باشد، از محل خود حرکت داده نشده باشد، مدت این دوره به اندازه‌ی زمان این حرکت داده نشدن افزایش خواهد یافت.

■ **بند ۲-** چنانچه پس از پرداخت گرامت، وسیله نقلیه‌ای که مفقود شده محسوب شده بود، پیدا شود، شخص ذیحق می‌تواند از شرکت حمل و نقل ریلی که وی وسیله نقلیه را برای بهره‌برداری به عنوان وسیله حمل و نقل به آن واگذار نموده بود بخواهد که ظرف مدت ۶ ماه پس از دریافت اعلان آن، وسیله نقلیه را بدون دریافت هزینه و در قبال استرداد گرامت، در ایستگاه مبدا یا ایستگاه توافق شده‌ی دیگری، به وی بازگرداند.

■ **بند ۳-** در صورتی که درخواست اشاره‌شده در بند ۲ انجام نشده باشد، یا چنانچه وسیله نقلیه بیشتر از یکسال پس از پرداخت گرامت پیدا شود، شرکت حمل و نقل ریلی که شخص ذیحق، وسیله نقلیه را جهت بهره‌برداری به عنوان وسیله حمل و نقل برای آن تامین نموده بود، طبق قوانین و دستورالعمل‌های لازم‌الاجرای محلی که وسیله نقلیه مستقر است برای آن تعیین تکلیف خواهد نمود.

■ **بند ۴-** طرف‌های قرارداد می‌توانند در مورد مقرراتی توافق نمایند که از بندهای ۱ تا ۳ عدول نمایند.

ماده: (۷)

مسئولیت در خصوص خسارت یا آسیب دیدگی ایجادشده توسط وسیله نقلیه

■ **بند ۱-** کسی که به موجب قرارداد اشاره‌شده در ماده ۱، وسیله نقلیه‌ای را برای بهره‌برداری به عنوان وسیله حمل و نقل فراهم نموده، در صورت مقصر بودن، در خصوص مفقودی یا آسیب دیدگی مسئول خواهد بود.

■ **بند ۲-** طرف‌های قرارداد می‌توانند در مورد مقرراتی توافق نمایند که از بند ۱، عدول

نمایند.



COTIF

و قرارداد بهره‌برداری می‌توان مطرح کرد.

- **بند ۲-** بند یک، در مورد نیابت براساس ماده ۸، نیز اعمال خواهد شد.
- **بند ۳-** این مساله در مورد اقامه دعوی که علیه خدمه یا دیگر اشخاصی صورت گیرد که آن شرکت حمل و نقل ریلی که وسیله نقلیه برای بهره‌برداری به عنوان وسیله حمل و نقل به آن واگذار شده بود در قبال آنها مسئول است، نیز اعمال خواهد شد.

ماده: (۱۱)

محل رسیدگی

- **بند ۱-** اقامه‌های دعوی بر مبنای قراردادی که طبق این قواعد یکسان منعقد شده باشد را می‌توان در دادگاه‌ها یا دیوان‌هایی که با توافق مشترک بین طرفین قرارداد معین شده انجام داد.
- **بند ۲-** به استثنای وقتی که طرفین قرارداد به نحو دیگری توافق نمایند، دادگاه‌ها یا دیوان‌های ذیصلاح، دادگاه‌ها و دیوان‌های کشور عضوی خواهند بود که محل کار خوانده در آنجا واقع است. در صورتی که محل کار خوانده در هیچ کشور عضوی نباشد، دادگاه یا دیوان ذیصلاح، دادگاه یا دیوان کشور عضوی خواهد بود که مفقودی یا آسیب‌دیدگی در آنجا رخ داده است.

ماده: (۱۲)

محدودیت زمانی اقامه‌های دعوی

- **بند ۱-** محدودیت زمانی اقامه‌های دعوی بر مبنای ماده‌های ۴ و ۷، سه سال خواهد بود.
- **بند ۲-** محدودیت زمانی از تاریخ‌های ذیل آغاز خواهد شد:
 - (a) برای اقامه دعوی بر مبنای ماده ۴، از روزی که مفقودی یا آسیب‌دیدگی وسیله نقلیه محرز گشته است یا از روزی که شخص ذیحق طبق بندهای ۱ یا ۴ از ماده ۶ می‌توانسته است وسیله نقلیه را مفقود شده تلقی نماید؛
 - (b) برای اقامه دعوی بر مبنای ماده ۷، از روزی که مفقود شدن یا آسیب در آن رخ داده است.



ماده: (۳)

تعاریف

در این قواعد یکسان واژه:

- (a) "زیربنای ریلی" یعنی کلیه خطوط ریلی و تاسیسات ثابت، تا جایی که این‌ها برای سیر وسایل نقلیه ریلی و امنیت ترافیک ضروری باشند؛
- (b) "مدیر" یعنی کسی که زیربنای ریلی را فراهم می‌سازد و کسی که برطبق قوانین و دستورالعمل‌های لازم‌الاجرا در کشوری که زیربنا در آن واقع است، مسئولیت‌هایی دارد؛
- (c) "کاربر" یعنی کسی که در حمل و نقل بین‌المللی ریلی، اشخاص و کالاها را تحت قواعد یکسان CIV و قواعد یکسان CIM، حمل می‌کند، و برطبق قوانین و دستورالعمل‌های مربوط به مجوز و به رسمیت شناختن مجوزهای دارای اعتبار در کشوری که شخص این فعالیت را به عهده دارد مجوز دریافت نموده است؛
- (d) "نیروهای کمکی" یعنی خدمه یا سایر اشخاصی که کاربر یا مدیر از خدمات آنها برای اجرای قرارداد استفاده می‌کند مادامی که خدمه و سایر اشخاص در حیطه وظایف خود عمل می‌نمایند،
- (e) "شخص ثالث" یعنی هر شخص دیگری به جز مدیر، کاربر و نیروهای کمکی آنها،
- (f) "مجوز" یعنی جواز صادر شده توسط یک دولت برای یک شرکت بهره‌بردار ریلی طبق قوانین و دستورالعمل‌های لازم‌الاجرای یک کشور، که قابلیت آن شرکت به‌عنوان کاربر با این مجوز به رسمیت شناخته می‌شود.
- (g) "گواهی ایمنی" یعنی سندی که طبق قوانین و دستورالعمل‌های لازم‌الاجرای کشوری که زیربنا در آن واقع شده - تا حدی که به کاربر مربوط شود- تاییدکننده این امر باشد که:
- سازمان داخلی شرکت و نیز
 - پرسنلی که قرار است به کار گرفته شوند و وسایل نقلیه‌ای که قرار است روی زیربنای مورد نظر مورد استفاده قرار گیرند،
- الزامات ایمنی را برای تضمین ارائه خدمتی بی‌خطر روی زیربنای مزبور دارا می‌باشند.

ماده: (۴)

قانون الزامی

به استثنای زمانی که به نحو دیگری در این قواعد یکسان قید شده باشد، هر گونه قید و شرط دیگری که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم از این قواعد یکسان عدول کند ملغی و فاقد اعتبار خواهد بود. الغای چنین قید و شرط‌هایی، شامل الغای دیگر مقررات قرارداد حمل و نقل نخواهد شد.

قواعد یکسان در خصوص قرارداد بهره‌برداری از زیربنا در حمل و نقل ریلی بین‌المللی (CUI پیوست E کنوانسیون)

عنوان اول: مفاد کلی

ماده: (۱)

گستره

■ **بند ۱-** این قواعد یکسان در مورد هر قرارداد استفاده از زیربنای ریلی به منظور حمل و نقل بین‌المللی در چارچوب قواعد یکسان CIM و قواعد یکسان CIV، اعمال خواهد شد. این قواعد بدون توجه به محل کار و ملیت طرفین قرارداد، اعمال خواهد شد. این قواعد یکسان حتی در صورتی که زیربنای ریلی توسط دولت‌ها، سازمان‌ها یا موسسات دولتی مورد استفاده قرار گیرد یا مدیریت شود نیز اعمال خواهد شد.

■ **بند ۲-** پیرو ماده ۲۱، این قواعد یکسان در مورد سایر روابط قانونی اعمال نخواهند شد مخصوصاً در مواردی همچون:

(a) مسئولیت‌کاربر یا مدیر در قبال خدمه خود یا سایر اشخاصی که آنها از خدماتشان برای به انجام رساندن وظیفه خود استفاده می‌کنند،

(b) مسئولیت‌فیمابین‌کاربر یا مدیر از یک سو و اشخاص ثالث از سوی دیگر.

ماده: (۲)

اظهارنامه در خصوص مسئولیت در مورد بروز آسیب یا خسارات جسمی

■ **بند ۱-** هر دولتی می‌تواند در هر زمان اظهارنامه ارائه کند که مجموعه مقررات در خصوص مسئولیت در خصوص خسارات جانی (فوت، جراحت یا هر آسیب فیزیکی یا روحی) را در قبال قربانیان حوادثی که در قلمرو آن دولت رخ داده، اعمال نخواهد کرد چنانچه قربانیان، اتباع آن دولت بوده یا محل اقامت معمول آنان در آن کشور باشد.

■ **بند ۲-** دولتی که طبق بند ۱ اظهارنامه صادر نموده می‌تواند در هر زمانی با ابلاغ به امین اسناد از آن انصراف دهد. این انصراف یکماه پس از روزی که امین اسناد آن را به دولت‌های عضو ابلاغ نماید نافذ خواهد شد.

- گواهینامه ایمنی

- بیمه

- هزینه‌هایی که شامل طرح‌های عملکرد برای به حداقل رساندن تاخیرها و وقفه‌ها

و بهبود عملکرد شبکه ریلی است

- تمهیدات پرداخت غرامت به نفع مشتری

- حل و فصل مناقشات

ماده: (۶)

تعهدات ویژه‌ی کاریر و مدیر

■ **بند ۱-** کاریر باید مجاز به انجام فعالیت حمل و نقل ریلی باشد. کارکنانی که قرار است به خدمت گرفته شوند و وسایل نقلیه‌ای که قرار است مورد بهره‌برداری قرار گیرند باید الزامات ایمنی را دارا باشند. مدیر می‌تواند از کاریر درخواست نماید که با ارائه گواهی ایمنی و مجوز معتبر یا کپی‌های مصدق یا به هر شیوه دیگری، ثابت نماید که این شرایط، تحقق یافته است.

■ **بند ۲-** کاریر باید مدیر را در جریان هرگونه اتفاقی قرار دهد که می‌تواند بر اعتبار مجوز وی، گواهی‌های ایمنی وی یا سایر مدارک اثبات‌کننده تاثیرگذار باشد.

■ **بند ۳-** مدیر می‌تواند درخواست نماید تا کاریر ثابت نماید که یک قرارداد بیمه مسئولیت کافی منعقد کرده یا تدابیری نظیر آن را برای تحت پوشش قرار دادن کلیه دعاوی، در هر زمینه‌ای، که در ماده‌های ۹ تا ۲۱ ذکر شده، اتخاذ نموده است. هر سال، کاریر باید با یک گواهی مصدق مناسب ثابت نماید که بیمه مسئولیت یا مقررات همتراز همچنان وجود دارد. وی باید هرگونه اصلاحات مربوط به اینها را قبل از آنکه نافذ شوند به مدیر ابلاغ نماید.

■ **بند ۴-** طرفین قرارداد باید یکدیگر را در جریان هرگونه اتفاقی که می‌تواند مانع اجرای قرارداد منعقدشده گردد، قرار دهند.

ماده: (۷)

فسخ قرارداد

■ **بند ۱-** مدیر می‌تواند بلافاصله قرارداد را فسخ نماید چنانچه:

(a) کاریر دیگر مجاز به انجام فعالیت حمل و نقل ریلی نباشد،

(b) افرادی که قرار است به کار گرفته شوند و وسایل نقلیه‌ای که قرار است مورد استفاده قرار

گیرند با الزامات ایمنی منطبق نباشند،

(c) کاریر، بدهی معوق داشته باشد، یعنی

این قواعد یکسان پیش‌بینی شده، به‌عهدہ گیرند یا میزان حداکثری از غرامت را بابت خسارات مالی و مفقود شدن کالا در نظر بگیرند.

عنوان دوم: قرارداد استفاده

ماده: (۵)

محتوا و شکل

■ **بند ۱-** روابط فی‌مابین مدیر و کاربر یا هر شخص دیگری، که محق است مشخصاتش در یک قرارداد تابع قوانین و دستورالعمل‌های لازم‌الاجرای کشوری که زیربنا در آن واقع است درج گردد، بایستی در یک قرارداد استفاده تنظیم شود.

■ **بند ۲-** قرارداد مزبور، جزئیات لازم برای تعیین شرایط مالی، فنی و اداری استفاده را تنظیم خواهد نمود.

■ **بند ۳-** قرارداد بایستی به صورت مکتوب یا به شکلی نظیر آن منعقد شود. موجود نبودن قرارداد مکتوب، یا نامتعارف بودن فرم مکتوب قرارداد یا فرم هم‌تراز آن، یا فقدان یکی از نکات پیش‌بینی شده در بند ۲، موجودیت یا اعتبار قرارداد را که همچنان تابع این قواعد یکسان خواهد بود، تحت تاثیر قرار نخواهد داد.

ماده: (۵ مجدد)

قوانینی که بقوت خود باقی خواهند ماند

■ **بند ۱-** مفاد ماده ۵ و همچنین ۶، ۷ و ۲۲، تعهداتی را تحت تاثیر قرار نخواهد داد که طرفین قرارداد استفاده از زیربنا، بایستی آنها را بر اساس قوانین و دستورالعمل‌های لازم‌الاجرای کشوری که زیربنای مزبور در آن واقع است برآورده سازند از جمله، در صورت اقتضا، قانون اتحادیه اروپا.

■ **بند ۲-** مفاد ماده‌های ۸ و ۹ تعهداتی را تحت تاثیر قرار نخواهد داد که طرفین قرارداد استفاده از زیربنا، بایستی آنها را، در یک کشور عضو اتحادیه اروپا یا در کشوری که قانون اتحادیه اروپا به خاطر موافقت‌نامه‌های بین‌المللی با اتحادیه اروپا در آن اعمال می‌شود، برآورده سازند.

■ **بند ۳-** مفاد ماده‌های ۱ و ۲ مخصوصاً به موارد زیر مربوط خواهد شد:

- موافقت‌نامه‌هایی که بین شرکت‌های بهره‌بردار ریلی یا متقاضیان مجاز و مدیران زیربنایی منعقد خواهد شد

- مجوز



قواعد یکسان CIV توسط کاریر قابل پرداخت است:

۱- چنانچه حادثه‌ای که موجب آسیب یا خسارت گردیده به دلیل شرایطی ایجاد شده باشد که ارتباطی با مدیریت زیربنایی نداشته نباشد و آن مدیر، علیرغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد، نمی‌توانسته است از آن اجتناب و از عواقب آن پیشگیری نماید،

۲- تا جایی که حادثه‌ای که موجب آسیب یا خسارت گردیده به دلیل خطای شخصی که از آسیب یا خسارت وارده رنج می‌برد ایجاد شده باشد،

۳- چنانچه حادثه‌ای که موجب آسیب یا خسارت گردیده به دلیل رفتار شخص ثالث باشد که مدیر، علیرغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد، نمی‌توانسته است از آن احتراز نموده و از عواقب آن پیشگیری نماید،

(b) در مورد مفقودی یا آسیب‌دیدگی اموال یا خسارت نقدی ناشی از خساراتی که به موجب قواعد یکسان CIM توسط کاریر قابل پرداخت است، چنانچه مفقودی یا آسیب‌دیدگی در اثر قصور یا دستوری از کاریر ایجاد شده باشد که قابل استناد به مدیر نباشد یا ناشی از شرایطی باشد که مدیر نمی‌توانسته است از وقوع آن اجتناب و از پیامدهای آن پیشگیری کند.

■ **بند ۳-** اگر حادثه‌ای که موجب مفقودی یا آسیب‌دیدگی به علت رفتار شخص ثالث ایجاد شده باشد و اگر، علیرغم آن، کاریر بر اساس بند ۲ از قسمت a کاملاً از مسئولیت معاف نباشد، وی در محدوده این قواعد یکسان مسئول همه چیز خواهد بود البته بدون اینکه لطمه‌ای به حق وی مبنی بر مراجعه به مراجع ذیصلاح علیه شخص ثالث وارد آید.

■ **بند ۴-** طرفین قرارداد می‌توانند توافق کنند که آیا و تا چه حد مدیر در قبال آسیب و خسارت وارد شده به کاریر به خاطر تاخیر یا وقفه ایجادشده در بهره‌برداری وی، مسئول خواهد بود.

ماده: (۹)

مسئولیت کاریر

■ **بند ۱-** کاریر در قبال موارد ذیل:

(a) برای آسیب یا خسارت وارده به اشخاص (فوت، جراحت یا هر گونه آسیب روحی یا جسمی دیگر)،

(b) برای آسیب یا خسارت وارده به اموال (تخریب یا خسارت به اموال منقول یا غیر منقول)، که بر مدیر یا نیروهای کمکی وی، طی بهره‌برداری از زیربنا، توسط وسیله نقلیه مورد استفاده یا اشخاص یا کالاهای حمل شده وارد شده است، مسئول خواهد بود.

■ **بند ۲-** کاریر در موارد ذیل از این مسئولیت معاف خواهد بود:

(a) در مورد آسیب به اشخاص:

۱- چنانچه حادثه‌ای که موجب آسیب یا خسارت گردیده به دلیل شرایطی ایجاد شده باشد

- ۱- برای دو دوره‌ی پرداختی متوالی و برای مبلغی متجاوز از هزینه یک ماه استفاده، یا
- ۲- برای دوره‌ای که بیش از دو دوره‌ی پرداخت را شامل شود و برای مبلغی معادل با هزینه دو ماه استفاده،
- بدهی خود را نپرداخته باشد.
- (d) کاربرد یکی از تعهدات ویژه‌ی مشخص شده در بندهای ۲ و ۳ از ماده ۶ را آشکارا نقض کرده باشد.
- **بند ۲-** چنانچه مدیر حق اداره زیربنا را از دست بدهد، کاربرد می‌تواند بلافاصله قرارداد استفاده را فسخ نماید.
- **بند ۳-** هر یک از طرفین قرارداد می‌تواند در صورت نقض آشکار یکی از تعهدات اساسی از سوی طرف دیگر قرارداد، چنانچه آن تعهد درخصوص ایمنی اشخاص و کالاها باشد، بلافاصله قرارداد استفاده را فسخ نماید؛ طرفین قرارداد می‌توانند در خصوص چگونگی اعمال این حق توافق نمایند.
- **بند ۴-** آن شخص طرف قراردادی که سبب فسخ قرارداد گشته در برابر طرف مقابل، درخصوص آسیب یا خسارت ناشی از آن مسئول خواهد بود، مگر اینکه وی ثابت کند که مفقودی یا آسیب‌دیدگی به خاطر قصور وی نبوده است.
- **بند ۵-** طرفین قرارداد می‌توانند در مورد شرایطی توافق نمایند که از مفاد قسمت‌های (c) و (d) از بند ۱، و بند ۴ عدول کند.

عنوان سوم: مسئولیت

ماده: (۸)

مسئولیت مدیر

- **بند ۱-** مدیر در قبال موارد ذیل:
- (a) برای آسیب به اشخاص (فوت، جراحت یا هر گونه آسیب روحی یا جسمی دیگر)،
- (b) برای مفقود شدن یا خسارت به اموال (تخریب یا خسارت به اموال منقول یا غیر منقول)،
- (c) خسارت نقدی برخاسته از آسیب‌هایی که به موجب قواعد یکسان CIV و قواعد یکسان CIM توسط کاربرد قابل پرداخت است،
- که بر کاربرد یا نیروهای کمکی وی، طی بهره‌برداری از زیربنا وارد شده است و ریشه در زیربنا دارد، مسئول خواهد بود.
- **بند ۲-** مدیر در موارد ذیل از این مسئولیت معاف خواهد بود:
- (a) در مورد خسارت یا آسیب به اشخاص یا خسارت نقدی ناشی از آسیب‌هایی که به موجب

در برابر مدیر، مسئول خواهند بود.

ماده: (۱۱)

جبران خسارت در صورت فوت

- بند ۱- در صورت فوت، جبران خسارات شامل موارد زیر خواهد بود:
 - a) هزینه‌های ضروری مترتب بر فوت، به‌ویژه هزینه حمل جسد و هزینه‌های تدفین،
 - b) اگر فوت بلافاصله اتفاق نیفتد، خساراتی که در ماده ۲۸ پیش‌بینی شده است.
- بند ۲- اگر در اثر فوت شخص، اشخاصی که متوفی طبق قانون وظیفه‌ی نگهداری از آنها را داشته و یا در آینده خواهد داشت از حمایت وی محروم گردند باید به آنها نیز غرامت فقدان مزبور پرداخت گردد. حق اقامه دعوی برای جبران خسارات اشخاصی که مسافر بدون الزام قانونی، نگهداری از آنها را بر عهده داشته است تابع قانون ملی خواهد بود.

ماده: (۱۲)

جبران خسارات در صورت جراحت

- در مورد جراحت یا هر گونه آسیب جسمی یا روحی به مسافر، جبران خسارت شامل موارد زیر خواهد بود:
- a) هر گونه هزینه ضروری، به‌ویژه هزینه‌های مربوط به درمان و حمل و نقل،
 - b) غرامت خسارت مالی ناشی از، از کار افتادگی کلی یا جزئی فرد یا به خاطر نیازهای افزایش یافته‌ی وی.

ماده: (۱۳)

غرامت دیگر صدمات جسمی

قانون ملی معین خواهد کرد که آیا و تا چه اندازه‌ای مدیر یا کاربر باید بابت صدمات جسمانی، غیر از مواردی که در ماده‌های ۱۱ و ۱۲ پیش‌بینی شده، غرامت پرداخت نماید.

ماده: (۱۴)

شکل و مقدار جبران خسارت در صورت فوت و جراحات

- بند ۱- خسارات پیش‌بینی شده در بند ۲ از ماده ۱۱، و قسمت b از ماده ۱۲، باید به صورت یکجا پرداخت گردد. با این حال اگر قانون ملی، پرداخت به صورت مستمری سالیانه را مجاز بشمارد، جبران خسارت، در صورت درخواست شخص آسیب‌دیده یا ذیحق اشاره شده در بند ۲ از ماده ۱۱، به آن شکل پرداخت خواهد شد.



که با عملیات کاریر ارتباطی نداشته نباشد و کاریر علیرغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد، نتواند از آن اجتناب و از عواقب آن پیشگیری نماید،

۲- تا جایی که حادثه‌ای که موجب آسیب یا خسارت به شخص گردیده به دلیل خطای شخصی که از آسیب یا خسارت وارده رنج می‌برد ایجاد شده باشد،

۳- چنانچه حادثه‌ای که موجب آسیب یا خسارت گردیده به دلیل رفتار شخص ثالث باشد که کاریر علیرغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد، نمی‌توانسته است از آن احتراز نموده و از عواقب آن پیشگیری نماید،

(b) در مورد آسیب به اموال یا خسارت مادی، چنانچه خسارت وارده در اثر قصور یا دستوری از مدیر ایجاد شده باشد که قابل استناد به کاریر نباشد یا ناشی از شرایطی باشد که کاریر نمی‌توانسته است از وقوع آن اجتناب و از پیامدهای آن پیشگیری کند.

■ **بند ۳-** اگر حادثه‌ای که موجب مفقودی یا آسیب دیدگی به علت رفتار شخص ثالث ایجاد شده باشد و اگر، علیرغم آن، کاریر بر اساس بند ۲ از قسمت a کاملاً از مسئولیت معاف نباشد، وی در محدوده این قواعد یکسان مسئول همه چیز خواهد بود البته بدون اینکه لطمه‌ای به حق وی مبنی بر مراجعه به مراجع ذیصلاح علیه شخص ثالث وارد آید،

■ **بند ۴-** طرفین قرارداد می‌توانند توافق کنند که آیا و تا چه حد کاریر در قبال آسیب و خسارت وارد شده به مدیر به خاطر وقفه در عملیات، مسئول خواهد بود.

ماده: (۱۰)

علل توامان

■ **بند ۱-** چنانچه علل قابل استناد به مدیر و علل قابل استناد به کاریر، هر دو در ایجاد مفقودی یا آسیب دیدگی سهیم باشند، هر طرف قرارداد تا جایی که علل قابل استناد به وی بر اساس ماده‌های ۸ و ۹ در این آسیب یا خسارت سهیم باشد مسئول خواهد بود. اگر تعیین اینکه تا چه حد علل مربوط به آنها در بروز آسیب یا خسارت سهیم بوده‌اند غیرممکن باشد، هر طرف، خسارت وارده به خود را تقبل خواهد کرد.

■ **بند ۲-** چنانچه علل مربوط به مدیر و علل مربوط به کاریرهای متعددی که از یک زیربنای ریلی استفاده می‌کنند، در بروز مفقودی یا آسیب دیدگی دخیل بوده باشند، بند ۱، با اعمال تغییرات لازم، در مورد آنها اعمال خواهد شد.

■ **بند ۳-** در مورد مفقودی یا آسیب دیدگی ذکر شده در ماده ۹، چنانچه علل قابل استناد به کاریرهای متعددی که از یک زیربنا بهره‌برداری می‌کنند در آسیب یا ایجاد خسارت دخیل باشد، جمله نخست بند ۱، با اعمال تغییرات لازم، اعمال خواهد شد. اگر تعیین اینکه تا چه حد، علل مربوط به آنها در بروز آسیب یا خسارت سهیم بوده‌اند غیرممکن باشد، کاریرها به طور مساوی

ماده: (۱۸)**مسئولیت در قبال نیروهای کمکی**

مدیر و کاریر در قبال نیروهای کمکی خود، مسئول خواهند بود.

ماده: (۱۹)**سایر اقامه های دعوی**

■ **بند ۱-** در تمام مواردی که این قواعد یکسان اعمال می شوند، هر اقامه دعوی علیه مدیر یا کاریر درخصوص مسئولیت به هر عنوانی را فقط می توان طبق شرایط و محدودیت های ذکر شده در این قواعد یکسان مطرح کرد.

■ **بند ۲-** این روال در مورد هر اقامه دعوی علیه نیروهای کمکی، که کاریر یا مدیر به موجب ماده ۱۸ مسئول عملکرد آنهاست، نیز به کار خواهد رفت.

ماده: (۲۰)**توافقات برای تسویه**

طرفین قرارداد می توانند در مورد شرایطی توافق نمایند که در آن شرایط، آنها حقوق خود برای طلب غرامت از طرف دیگر قرارداد را استیفا نموده یا از آن چشم پوشی خواهند نمود.

عنوان چهارم: اقامه های دعوی**از سوی نیروهای کمکی****ماده: (۲۱)****اقامه های دعوی علیه مدیر یا کاریر**

■ **بند ۱-** هرگونه اقامه دعوی درخصوص مسئولیت از سوی نیروهای کمکی کاریر، علیه مدیر و به علت آسیب یا خسارت وارده توسط وی، در هر زمینه ای، فقط تحت شرایط و حدود این قواعد یکسان می تواند صورت گیرد.

■ **بند ۲-** هرگونه اقامه دعوی درخصوص مسئولیت از سوی نیروهای کمکی مدیر، علیه کاریر و به علت آسیب یا خسارت وارده توسط وی، در هر زمینه ای، فقط تحت شرایط و حدود این قواعد یکسان می تواند صورت گیرد.

■ **بند ۲-** میزان جبران خسارتی که بایستی به موجب بند ۱ پرداخت گردد براساس قانون ملی تعیین خواهد شد. با این حال، برای اهداف این قواعد یکسان، سقف مبلغ پرداختی برای هر شخص ۱۷۵۰۰۰ واحد محاسبه به صورت یکجا خواهد بود و یا به شکل مستمری سالیانه‌ای که با آن مبلغ کل مطابقت داشته باشد، چنانچه سقف مبلغ مستمری در قانون ملی، مبلغی کمتر از آن میزان مستمری سالیانه‌ای باشد که بابت جبران خسارت پرداخت می‌شود.

ماده: (۱۵)

از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت

حدود مسئولیت پیش‌بینی شده در این قواعد یکسان و همچنین مقررات قانون ملی که غرامت را به میزان مشخصی محدود می‌کند، اعمال نخواهد شد چنانچه ثابت شود که آسیب یا خسارت، ناشی از عمل یا قصوری است که عامل آن آسیب یا خسارت، آن را عمداً برای ایجاد چنان آسیب یا خسارتی مرتکب شده، یا از روی سهل‌انگاری، و با علم بر این که احتمال چنان آسیب یا خسارتی هست، مرتکب گردیده است.

ماده: (۱۶)

تبدیل ارز و بهره

■ **بند ۱-** چنانچه محاسبه غرامت، مستلزم تبدیل مبالغ تعریف‌شده به واحد پولی خارجی باشد، تبدیل، بر اساس نرخ روز و در مکان پرداخت غرامت انجام خواهد شد.

■ **بند ۲-** شخص ذی‌حق می‌تواند مطالبه‌ی بهره غرامت نماید که به میزان ۵ درصد در سال، از روز آغاز آیین مصالحه، از روز تشکیل دیوان داوری پیش‌بینی شده در عنوان پنجم کنوانسیون، یا از روز ارائه دادخواست به دادگاه محاسبه خواهد شد.

ماده: (۱۷)

مسئولیت در قبال حوادث هسته‌ای

مدیر و کاریر از مسئولیتی که به موجب این قواعد یکسان متوجه آنها است معاف خواهند بود اگر آسیب یا خسارت وارده ناشی از حادثه هسته‌ای باشد چنانچه بهره‌بردار تاسیسات هسته‌ای یا هر شخص دیگری که جانشین وی است، بر اساس آن قوانین و دستورالعمل‌هایی از یک دولت که بر مسئولیت در زمینه انرژی هسته‌ای حاکم است، مسئول آسیب یا خسارت مزبور باشد.

■ **بند ۴-** اقامه دعوی شخص مسئول بر اساس حق رجوع به مراجع ذیصلاح می‌تواند حتی پس از انقضای محدودیت زمانی پیش‌بینی شده در بند ۱، صورت گیرد چنانچه این امر طی مهلت مجاز براساس قوانین کشوری باشد که رسیدگی‌ها در آن صورت می‌گیرد. با این حال، مهلت مجاز، از روز تنظیم دادخواست یا دریافت ابلاغیه رسیدگی توسط شخصی که دارای حق اقامه دعوی بر اساس حق رجوع به مراجع ذیصلاح است، نباید کمتر از نود روز باشد.

■ **بند ۵-** دوره محدودیت زمانی به تعویق خواهد افتاد چنانچه طرفین موافقت کنند به آیین مصالحه یا به دیوان داوری پیش‌بینی شده در عنوان پنجم کنوانسیون رجوع کنند.

■ **بند ۶-** در غیر این صورت، تعویق و تعلیق دوره‌ی محدودیت زمانی، تابع قانون ملی خواهد بود.

عنوان پنجم: استیفای حقوق

ماده: (۲۲)

روال مصالحه

طرف‌های قرارداد می‌توانند در مورد آئین مصالحه توافق کرده یا به دیوان داور پی‌پیش‌بینی شده در عنوان پنجم کنوانسیون رجوع کنند.

ماده: (۲۳)

حق رجوع به مراجع ذیصلاح

اعتبار مبلغ پرداخت‌شده از سوی کاربر بر مبنای قواعد یکسان CIV یا قواعد یکسان CIM نمی‌تواند مورد مناقشه قرار گیرد چنانچه این غرامت در دادگاه یا دیوان تعیین شده باشد و چنانچه مدیر، با ابلاغیه رسیدگی، به خوبی در جریان آن قرار گرفته و می‌توانسته است در روند رسیدگی مداخله نماید.

ماده: (۲۴)

محل رسیدگی

■ بند ۱- اقامه‌های دعوی بر مبنای این قواعد یکسان را می‌توان در دادگاه‌ها یا دیوان‌های کشورهای عضو که با توافق مشترک بین طرفین قرارداد معین شده، انجام داد.

■ بند ۲- به استثنای وقتی که طرفین قرارداد به نحو دیگری توافق نمایند، دادگاه‌ها یا دیوان‌های ذیصلاح، دادگاه‌ها و دیوان‌های کشورهای عضو خواهند بود که محل کار مدیر در آنجا است.

ماده: (۲۵)

محدودیت زمانی اقامه‌های دعوی

■ بند ۱- دوره محدودیت زمانی اقامه‌های دعوی بر مبنای این قواعد یکسان، سه سال خواهد بود.

■ بند ۲- دوره محدودیت زمانی اقامه‌های دعوی از روز مفقود شدن یا ایجاد خسارت، آغاز خواهد شد.

■ بند ۳- در مورد فوت اشخاص، دوره محدودیت زمانی اقامه‌های دعوی، از فردای روز فوت سه سال خواهد بود که این مدت با شروع آن از فردای روز حادثه، نمی‌تواند بیشتر از پنج سال گردد.

(e) "استاندارد فنی" به معنای یک استاندارد اختیاری است که از سوی یک نهاد استانداردسازی بین‌المللی شناخته شده برحسب روال کاری خاص آن، اتخاذ می‌شود.

(f) "واحد کشش": یعنی یک وسیله نقلیه ریلی که به منظور کشش تأمین شده است.

(g) "واگن": به معنای یک وسیله نقلیه ریلی است که نیروی کشش در آن تعبیه نشده، و مخصوص حمل کالا می‌باشد.

ماده: (۳)

هدف

- بند ۱- هدف از معیارسازی استانداردهای فنی مرتبط با تجهیزات ریلی و اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان قابل اعمال برای تجهیزات ریلی عبارت است از:
 - (a) تسهیل سیر آزاد وسایل نقلیه و استفاده‌ی بدون محدودیت از سایر تجهیزات ریلی در ترافیک بین‌المللی،
 - (b) کمک به تضمین ایمنی، کارآمدی و آماده به کاربودن در ترافیک بین‌المللی،
 - (c) در نظر گرفتن حفاظت از محیط زیست و سلامت عمومی.
- بند ۲- هنگام معیارسازی استانداردهای فنی یا اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان، صرفاً آن دسته استانداردها یا دستورالعمل‌هایی مد نظر قرار خواهند گرفت که در رده بین‌المللی تهیه شده باشند.
- بند ۳- تا حد امکان:
 - (a) بهتر است بهره‌برداری یکسان اجزا و سیستم‌های فنی ضروری برای ترافیک بین‌المللی تضمین شود،
 - (b) استانداردهای فنی و دستورالعمل‌های فنی یکسان بایستی مبتنی بر عملکرد باشند، البته اگر لازم باشد شامل متغیرهای گوناگون خواهند بود.

ماده: (۴)

تدوین استانداردها و دستورالعمل‌های فنی

- بند ۱- تدوین استانداردهای فنی مربوط به تجهیزات ریلی و استانداردسازی رویه‌ها و محصولات صنعتی به عهده نهادهای استانداردسازی ملی و بین‌المللی خواهد بود که صلاحیت آنها در این زمینه به رسمیت شناخته شده است.
- بند ۲- تدوین دستورالعمل‌های فنی یکسان (UTP) به عهده کمیته کارشناسان فنی خواهد بود که با کمک گروه‌های کاری ذیصلاح و دبیرکل براساس درخواست‌های مطرح شده بر طبق ماده ۶ انجام خواهد گرفت.

قواعد یکسان در خصوص معتبر سازی استانداردهای فنی و اتخاذ دستورالعمل های فنی یکسان قابل کاربرد برای تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین المللی (APTU پیوست F کنوانسیون)

ماده: (۱)

گستره

این قواعد یکسان، روال معتبر سازی استانداردهای فنی و اتخاذ دستورالعمل های فنی یکسان (UTP) برای تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین المللی را مشخص می کند.

ماده: (۲)

تعاریف

در این قواعد یکسان، و ضمیمه یا ضمائم آن و نیز در دستورالعمل های فنی یکسان (UTP)، علاوه بر اصطلاحات تعریف شده در ماده ۲ از مقررات ATM، واژه ی:

(a) "واگن مسافری": به معنای یک وسیله نقلیه ریلی است که، وسیله کشش در آن تعبیه نشده، و برای حمل مسافر مورد استفاده قرار می گیرد؛ همچنین این واژه شامل واگن توشه همراه قطار مسافری نیز خواهد شد.

(b) "پروژه در مرحله بالاتر پیشرفت": به معنای هر پروژه ای است که مرحله برنامه ریزی یا ساخت آن به جایی رسیده باشد که تغییر در مشخصه های فنی، برای دولت طرف قرارداد قابل قبول نباشد. چنین مانعی ممکن است ماهیت قانونی، قراردادی، اقتصادی، مالی، اجتماعی یا زیست محیطی داشته باشد و باید به نحو مناسب اثبات شود.

(c) "تعویض در چارچوب تعمیر و نگهداری": یعنی هر گونه جایگزینی اجزای تشکیل دهنده با قطعاتی که بهره وری و کارایی مشابه دارند در قالب تعمیر و نگهداری اصلاحی یا پیشگیرانه.

(d) "دستورالعمل فنی": یعنی قاعده ای، غیر از یک استاندارد فنی، که مربوط به جنبه های ساخت، بهره برداری، ایمنی یا تعمیر و نگهداری، یا مربوط به روالی در خصوص تجهیزات ریلی بوده و در دستورالعمل های فنی یکسان آمده باشد.

c) هر اتحادیه بین‌المللی به نمایندگی از اعضا، که برای اعضای آن وجود دستورالعمل‌های فنی یکسان مربوط به تجهیزات ریلی به دلایل ایمنی و اقتصادی برای انجام فعالیت‌هایشان ضروری باشد.

ماده: (۷)

شکل درخواست‌ها

درخواست‌های اشاره‌شده در ماده‌های ۵ و ۶ بایستی خطاب به کمیته کارشناسان فنی و برطبق بند ۶ از ماده ۱ از کنوانسیون، به یکی از زبان‌های کاری آن به دبیرکل سازمان ارسال شود. کمیته کارشناسان فنی می‌تواند هر درخواستی را که ناکامل، غیرمنسجم، غیرمستدل یا غیرموجه تشخیص دهد، رد نماید. درخواست‌ها بایستی شامل ارزیابی پیامدهای زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی باشد.

ماده: (a۷)

ارزیابی پیامدها

- **بند ۱-** کمیته کارشناسان فنی بعد از بررسی استدلال و توجیه درخواست‌کننده تصمیم‌گیری خواهد کرد.
- **بند ۲-** این ارزیابی، تاثیر احتمالی آن درخواست برای همه کشورهای طرف قرارداد، بهره‌برداران و دیگر دست‌اندرکاران موردنظر را نشان خواهد داد. اگر طرح پیشنهادی مزبور بر دستورالعمل‌های فنی یکسان (UTP) غیر از آن چیزی که مدنظر مستقیم این طرح است، تاثیر دیگری داشته باشد تداخل‌های مزبور نیز باید مدنظر قرار گیرد.
- **بند ۳-** تمامی اشخاص مرتبط، با فراهم‌آوردن رایگان اطلاعات ضروری - مگر اینکه اطلاعات ضروری فوق‌الذکر تحت پوشش حقوق مالکیت معنوی باشند- در ارزیابی مشارکت خواهند داشت.

ماده: (۸)

دستورالعمل‌های فنی یکسان

- **بند ۱-** هرگونه دستورالعمل فنی یکسان اتخاذشده بر روی وب‌سایت منتشر خواهد شد.
- **بند ۲-** اصولاً، هر سیستم فرعی، تابع یک دستورالعمل فنی یکسان (UTP) است. در صورت لزوم، یک سیستم فرعی ممکن است تحت پوشش چندین دستورالعمل فنی یکسان باشد و یا چندین سیستم فرعی، تحت پوشش یک دستورالعمل فنی یکسان باشد.
- **بند a ۲-** دستورالعمل‌های فنی یکسان بایستی در سیستم‌های فرعی جدید به کار گرفته

ماده: (۵)

معتبر سازی استانداردها و دستورالعمل های فنی

■ **بند ۱-** کمیته کارشناسان فنی تصمیم می گیرند که چگونه یک استاندارد فنی یا بخش خاصی از آن را برطبق روال پیش بینی شده در ماده های ۱۶، ۲۰ و بند ۶ از ماده ی ۳۳ از کنوانسیون معتبر سازند. این تصمیمات براساس بندهای ۳ و ۴ از ماده ۳۵ کنوانسیون لازم الاجرا خواهند شد.

■ **بند ۲-** درخواست معتبر سازی یک استاندارد فنی می تواند از سوی مراجع ذیل صورت گیرد:

(a) هر دولت طرف قرارداد؛

(b) هر سازمان منطقه ای به صورتی که در بند X از ماده ۲ از مقررات ATMF تعریف شده

است؛

(c) هر نهاد استاندارد سازی بین المللی یا ملی که وظیفه استاندارد سازی در حوزه ریلی را به

عهده دارد؛ بند ۲ از ماده ی ۳ باید مد نظر قرار گیرد؛

(d) هر اتحادیه بین المللی به نمایندگی از اعضا، که برای اعضای آن وجود استانداردهای فنی

مربوط به تجهیزات ریلی به دلایل ایمنی و اقتصادی در انجام فعالیت هایشان ضروری باشد.

■ **بند ۳-** منابع استانداردهای فنی معتبر، توسط دبیرکل روی وب سایت سازمان منتشر

خواهد شد: به محض این که این منبع روی سایت قرار گیرد اعمال این استاندارد فنی دال بر آن

است که این استاندارد با دستورالعمل فنی یکسان متناظر با آن انطباق دارد.

■ **بند ۴-** اعمال استانداردهای فنی معتبر، امری اختیاری است؛ با این حال، یک استاندارد یا

بخشی از آن به واسطه مقررات دستورالعمل فنی یکسان، ممکن است الزامی شود.

ماده: (۶)

اتخاذ دستورالعمل های فنی یکسان

■ **بند ۱-** کمیته کارشناسان فنی تصمیم می گیرند که آیا برحسب روال پیش بینی شده در

ماده های ۱۶، ۲۰ و بند ۶ از ماده ۳۳ کنوانسیون، یک دستورالعمل فنی یکسان یا قاعده اصلاحی

آن را اتخاذ نماید یا خیر. این تصمیمات براساس بندهای ۳ و ۴ از ماده ۳۵ کنوانسیون لازم الاجرا

خواهند شد.

■ **بند ۲-** درخواست برای اتخاذ یک دستورالعمل فنی یکسان یا اتخاذ قاعده اصلاحی بر

طبق بند ۱ می تواند از سوی مراجع ذیل صورت گیرد:

(a) هر دولت طرف قرارداد؛

(b) هر سازمان منطقه ای به صورتی که در بند X از ماده ۲ از مقررات ATMF تعریف شده

است؛

تدوین شود و یک یا چند سیستم فرعی هدف را که به تدریج و در یک بازه زمانی منطقی می‌تواند به دست آید، مشخص کند. بر این اساس، اتخاذ تدریجی دستورالعمل فنی یکسان و انطباق با آن، به مرور زمان به نیل به هدف بهره‌برداری یکسان سیستم ریلی کمک خواهد کرد.

■ **بند ۶-** دستورالعمل فنی یکسان، انطباق‌پذیری سیستم ریلی موجود هر یک از کشورهای طرف قرارداد را به نحو مناسبی حفظ خواهد کرد. با این هدف، در هر دستورالعمل فنی یکسان، می‌توان با توجه به شبکه ریلی و وسایل نقلیه، قاعده‌ای را هم برای "موارد خاص" وضع نمود که یک یا چند دولت طرف قرارداد را تحت پوشش قرار دهد؛ باید توجه خاصی به عرض گاباری، عرض خط یا فاصله بین خطوط و وسایل نقلیه‌ای که از/به کشورهای ثالث اعزام می‌شوند، صورت گیرد. دستورالعمل فنی یکسان، برای هر "مورد خاص"، قواعد اجرایی اصولی که در بند ۴ قسمت‌های c تا g ذکر شده است را مقرر می‌دارد.

■ **بند ۷-** اگر برخی جنبه‌های فنی که متناظر با الزامات اساسی هستند را نتوان صراحتاً تحت پوشش دستورالعمل فنی یکسان قرار داد، این جنبه‌های فنی مسلماً تحت عنوان "موضوعات باز" در آن [دستورالعمل فنی] تعیین خواهد شد.

■ **بند ۸-** کمیته کارشناسان فنی، ممکن است دستورالعمل فنی یکسانی را اتخاذ کند که مربوط به سیستم‌های فرعی نباشد نظیر مفاد کلی، الزامات اساسی یا مدول‌های ارزیابی.

■ **بند ۹-** دستورالعمل فنی یکسان، فرمت دوستونه خواهد داشت. متنی که تمام صفحه و بدون ستون است عیناً متون متناظر "مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان اتحادیه اروپا" است. متنی که به دو ستون تقسیم می‌شود برای دستورالعمل فنی یکسان و برای متناظر آنها یعنی مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان اتحادیه اروپا یا سایر مقررات متناظر اتحادیه اروپا است. ستون سمت چپ، متن دستورالعمل فنی یکسان (مقررات OTIF) را نشان می‌دهد و ستون سمت راست، متن مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان اتحادیه اروپا را نشان می‌دهد. در انتها الیه سمت راست، مرجع مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان اتحادیه اروپا نشان داده می‌شود.

ماده: (a۸)

نقایص دستورالعمل فنی یکسان

■ **بند ۱-** اگر کمیته کارشناسان فنی از این مساله اطلاع یابد که دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده دارای اشتباهات یا نقایصی است، از جمله وقتی که دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده، الزامات اساسی را کاملاً برآورده نسازد، کمیته مزبور تدابیر مناسبی اتخاذ خواهد کرد از جمله:

a) تصمیم‌گیری در این خصوص که آیا لازم است آن دستورالعمل فنی یکسان مورد نظر برطبق ماده‌های ۶ و ۸ اصلاح شود یا خیر و

b) توصیه‌هایی برای راه‌حل‌های موقتی تعدیل شده.

شوند. همچنین این دستورالعمل‌ها هنگام نوسازی یا ارتقای یک سیستم فرعی موجود نیز بایستی براساس استراتژی انتقال، اشاره شده در قسمت f از بند ۴، به کار گرفته شوند.

■ **بند ۳-** دبیرکل بعد از طی فرایند ابلاغ براساس بندهای ۳ و ۴ از ماده ۳۵ کنوانسیون و حداقل یکماه قبل از لازم‌الاجرا شدن، موارد ذیل را در وب سایت سازمان منتشر خواهد کرد:

(a) دستورالعمل فنی یکسان اتخاذشده و ابلاغ شده؛

(b) تاریخ لازم‌الاجرا شدن آن؛

(c) فهرست کشورهای طرف قراردادی که این دستورالعمل فنی یکسان شامل آنها می شود؛

(d) فهرست به‌روزروری شده‌ی دستورالعمل‌های فنی یکسان و تاریخ لازم‌الاجرا شدن آنها.

■ **بند ۴-** تا حدی که برای رسیدن به اهداف تدوین شده در ماده ۳ لازم باشد دستورالعمل فنی یکسان درخصوص سیستم‌های فرعی حداقل باید دارای شرایط ذیل باشد:

(a) گستره مورد نظر خود را نشان دهد (بخشی از شبکه یا وسایل نقلیه؛ سیستم فرعی یا بخشی از سیستم فرعی)؛

(b) الزامات اساسی هر سیستم فرعی مورد نظر و تعامل آن با سایر سیستم‌های فرعی را

معین کند؛

(c) مشخصه‌های عملیاتی و فنی که باید آن سیستم فرعی داشته باشد و تعامل آن با سایر

سیستم‌های فرعی را تدوین کند. اگر لازم باشد، این مشخصه‌ها می‌تواند برحسب موارد کاربرد

سیستم فرعی، متغیر باشد؛ به طور مثال برطبق طبقه‌بندی‌های خطوط، هاب یا وسایل نقلیه؛

(d) عناصر ساخت یا سازه‌های بهره‌برداری یکسان و تعاملات آن که باید تحت پوشش

استانداردهای فنی قرار گیرند- و برای نیل به بهره‌برداری یکسان در سیستم ریلی لازم است- را

معین نماید؛

(e) در هر مورد تحت بررسی، مشخص کند که کدام روال‌ها بایستی برای سنجش انطباق

با مقررات دستورالعمل فنی یکسان مورد استفاده قرار گیرد. این روال‌ها بایستی بر مبنای

مدول‌های ارزیابی- که در دستورالعمل فنی یکسان کلی اشاره شده در بند ۸ آمده است- باشد؛

(f) استراتژی به‌کارگیری دستورالعمل فنی یکسان را مشخص کند. علی‌الخصوص، ضروری

است مراحل‌ی که باید تکمیل شود تا انتقال تدریجی از وضعیت فعلی به یک وضعیت نهایی که در

آن انطباق با دستورالعمل فنی یکسان یک ضابطه خواهد بود تعیین شود؛ برای هر مرحله، مقررات

انتقالی متناسب گنجانده خواهد شد؛ و

(g) برای کارکنان مورد نظر، صلاحیت‌های حرفه‌ای و شرایط ایمنی و سلامت در محل کار

را که برای انجام عملیات و تعمیر و نگهداری سیستم فرعی مورد نظر و نیز برای اجرای

دستورالعمل فنی یکسان لازم است را مشخص کند.

■ **بند ۵-** هر دستورالعمل فنی یکسان بایستی بر مبنای آزمایش یک سیستم فرعی موجود



طبق بند ۱ از ماده ۶، این قواعد یکسان و نیز استانداردهای فنی و دستورالعمل‌های فنی یکسان، در کشورهای طرف قرارداد بر مقررات فنی زیر مقدم خواهد بود:

a) مقررات حاکم بر بهره‌برداری یکسان از واگن‌های مسافری و واگن‌های ترمز در ترافیک بین‌المللی (RIC).

b) مقررات حاکم بر بهره‌برداری یکسان از واگن‌های باری در ترافیک بین‌المللی (RVI).

ماده: (۱۲)

الزامات فنی ملی

■ **بند ۱-** دولت‌های طرف قرارداد بایستی اطمینان حاصل کنند که دبیرکل از الزامات فنی ملی آنها، الزاماتی که بر وسایل نقلیه ریلی و دیگر تجهیزات ریلی اعمال می‌شود، آگاه گشته است. دبیرکل این الزامات را در بانک اطلاعاتی ذکر شده در ماده ۱۳ از قواعد یکسان ATMF منتشر خواهد کرد.

این اطلاعات ظرف مدت ۳ ماه از روزی که قواعد یکسان تجدیدنظر شده، لازم‌الاجرا می‌گردد بایستی به دست دبیرکل برسد.

یک چنین الزامی، فقط تا زمانی لازم‌الاجرا می‌ماند که خود آن یا یک الزام مشابه از طریق اتخاذ دستورالعمل‌هایی بر طبق ماده‌های فوق، نافذ شوند. دولت طرف قرارداد در هر زمانی می‌تواند از مقررات موقت انصراف دهد و این امر را به اطلاع دبیرکل برساند.

■ **بند ۲-** زمانی که یک دستورالعمل فنی یکسان، اتخاذ شده یا اصلاح می‌شود دولت طرف قرارداد بایستی اطمینان حاصل کند که دبیرکل - با ارائه استدلال - از آن الزامات فنی ملی که در بند ۱ ذکر شد، آگاه گشته است که این امر باز هم مستلزم انطباق است تا از انطباق‌پذیری فنی بین وسایل نقلیه ریلی و شبکه موردنظر آن اطمینان حاصل گردد. این مساله شامل قواعد ملی قابل اعمال برای "موضوعات باز" دستورالعمل‌های فنی و قواعد ملی قابل اعمال برای "موارد خاصی" خواهد بود که حسب‌المقرر در دستورالعمل فنی مشخص شده است.

هنگام اطلاع دادن به دبیرکل، بایستی "موضوعات باز" و یا "موارد خاص" در دستورالعمل فنی یکسان که الزامات فنی ملی به آن مربوط می‌شود، مشخص گردد.

الزامات فنی ملی صرفاً در صورتی معتبر خواهد ماند که ظرف مدت ۶ ماه از روزی که دستورالعمل فنی مورد نظر، یا تغییر در آن، لازم‌الاجرا گشته است به دست دبیرکل برسد.

■ **بند ۳-** اطلاعات مزبور بایستی مشتمل بر متن کامل مقررات فنی ملی به زبان رسمی دولت طرف قرارداد و نیز عنوان و خلاصه‌ای به یکی از زبان‌های رسمی سازمان اتیف باشد.

■ **بند ۲-** کشورهای طرف قرارداد، سازمان‌های منطقه‌ای و نهادهای ارزیابی‌کننده موظفند در صورت کشف اشتباهات یا نقائصی در دستورالعمل فنی یکسان، بی‌درنگ دبیرکل را از آن مطلع سازند.

ماده (۹)

اظهاری نامه‌ها

■ **بند ۱-** هر دولت طرف قرارداد می‌تواند ظرف مدت چهار ماه از روز ابلاغ تصمیم کمیته کارشناسان فنی توسط دبیرکل، طی اظهارنامه‌ای مستدل به وی ابراز نماید که دولتش آن استاندارد فنی معتبر یا دستورالعمل فنی یکسان اتخاذشده را در زیربنای ریلی قلمروی خویش و ترافیک روی آن زیربنا به کار نخواهد گرفت یا بخشی از آن را به کار خواهد گرفت.

■ **بند ۲-** دولت‌های طرف قرارداد که طبق بند ۱ اظهارنامه صادر کرده‌اند، در زمره تعداد دولت‌هایی به حساب نخواهند آمد که بر طبق بند ۴ از ماده ۳۵ از کنوانسیون بایستی اعتراض خود را تسلیم کنند تا یک تصمیم کمیته کارشناسان فنی، نافذ نگردد.

■ **بند ۳-** دولتی که طبق بند ۱ اظهارنامه صادر کرده می‌تواند در هر زمانی با ابلاغ به دبیرکل از اظهارنامه خود انصراف دهد. این انصراف در اولین روز از دومین ماه پس از ابلاغ به دبیرکل نافذ خواهد بود.

ماده: (۱۰)

ملغی شدن کنوانسیون بین‌المللی اتحاد فنی راه آهن‌ها

با لازم‌الاجرا شدن دستورالعمل فنی یکسان اتخاذشده توسط کمیته کارشناسان فنی طبق بند ۱ از ماده ۶، در کلیه کشورهای طرف نسخه سال ۱۹۳۸ کنوانسیون بین‌المللی درخصوص اتحاد فنی راه آهن‌ها، که در ۲۱ اکتبر ۱۸۸۲ در برن به امضاء رسید، آن کنوانسیون ملغی خواهد شد.

ماده: (۱۱)

تقدم دستورالعمل فنی یکسان

■ **بند ۱-** با لازم‌الاجرا شدن دستورالعمل فنی یکسان اتخاذشده توسط کمیته کارشناسان فنی بر طبق بند ۱ از ماده ۶، این استانداردهای فنی و دستورالعمل‌های فنی یکسان، در روابط میان کشورهای طرف قرارداد، بر مقررات کنوانسیون بین‌المللی اتحاد فنی راه آهن‌ها نسخه ۱۹۳۸ که در ۲۱ اکتبر سال ۱۸۸۲ در برن به امضاء رسید، مقدم خواهد بود.

■ **بند ۲-** با لازم‌الاجرا شدن دستورالعمل فنی یکسان اتخاذشده توسط کمیته کارشناسان فنی

ماده: (۱۳)

جدول هم‌ترازی

■ **بند ۱-** به منظور به حداقل رساندن ارزیابی‌ها و با لطبع کاهش هزینه‌های درخواست پذیرش فنی، الزامات فنی ملی برطبق ماده ۱۲ بعد از فهرست پارامترها و اصول تدوین شده در ضمیمه این قواعد یکسان، طبقه‌بندی خواهد شد. این طبقه‌بندی با مسئولیت کمیته کارشناسان فنی انجام خواهد شد. کشورهای طرف قرارداد و سازمان‌های منطقه‌ای با کمیته کارشناسان فنی و دبیرکل در انجام این کار همکاری خواهند داشت.

■ **بند ۲-** کمیته کارشناسان فنی می‌تواند با در نظر گرفتن تجربه پذیرش یکسان وسایل نقلیه در کشورهای طرف قرارداد، ضمیمه را مورد بازبینی قرار دهند.

■ **بند ۳-** کمیته کارشناسان فنی بایستی از این موضوع اطمینان حاصل کند که تدوین یک سند مرجع با رجوع متقابل به کلیه الزامات فنی ملی ابلاغ شده صورت گیرد. همچنین سند مرجع بایستی مقررات مرتبط در دستورالعمل فنی یکسان و مقررات متناظر با آن در مشخصه‌های فنی اتحادیه اروپا جهت بهره‌برداری یکسان (بند ۹ از ماده ۸) را مشخص نماید. سند مرجع، در وبسایت سازمان منتشر و همواره به‌روزرسانی خواهد شد.

■ **بند ۴-** کمیته کارشناسان فنی با بررسی کامل نظر کشورهای طرف قرارداد و سازمان‌های منطقه‌ای مورد نظر، می‌تواند تصمیم بگیرد هم‌ترازی را، از نظر شرایط ایمنی ریلی، به شرح ذیل مشخص نماید:

- (a) بین الزامات فنی ملی کشورهای مختلف طرف قرارداد؛
- (b) بین مقررات دستورالعمل‌های فنی یکسان و مقررات متناظر آن در مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان اتحادیه اروپا؛ و
- (c) بین الزامات فنی ملی یک یا چند دولت طرف قرارداد و مقررات دستورالعمل فنی یکسان و / یا مقررات مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان اتحادیه اروپا.
- این هم‌ترازی مشخص شده، در یک جدول هم‌ترازی در سند مرجع ذکر شده در بند ۳ فوق نشان داده خواهد شد.

۷.۱ هشدارهای خارجی، علامت گذاری ها، الزامات یکپارچگی نرم افزاری و وظایف
 هشدارهای خارجی، علامت گذاری ها، وظایف و یکپارچگی نرم افزار، به عنوان مثال وظایف
 مربوط به ایمنی که روی حرکت قطار و از جمله قطار اتوبوسی تأثیر می گذارد

۸.۱ سیستم های کنترل و تامین جریان برق داخل قطار

نیروی محرکه ی داخل قطار، برق و سیستم های کنترل، به علاوه تعامل وسیله نقلیه با
 زیربنای تامین جریان برق و تمامی جنبه های تطابق الکترومغناطیسی

۹.۱ محیط زیست، تعاملات و تاسیسات کارکنان

تاسیسات داخل قطار، تعامل ها، محیط و شرایط کاری کارکنان (شامل کابین های رانندگان،
 تعامل بین دستگاه و راننده)

۱۰.۱ تخلیه و ایمن بودن در برابر حریق

۱۱.۱ سرویس کردن

تاسیسات داخل قطار و ارتباطات سرویس کردن آن

۱۲.۱ علائم الکتریکی، هدایت و کنترل داخل قطار

تمامی تجهیزات داخل قطار که برای تضمین ایمنی و هدایت و کنترل حرکت قطارهایی که
 مجاز به سیر در شبکه هستند، لازم است و تأثیرات آنها بر حاشیه خط

۱۳.۱ الزامات عملیاتی خاص

الزامات عملیاتی خاص برای وسایل نقلیه (شامل وضعیت خرابی وسیله نقلیه، بهبود وسیله
 نقلیه و غیره)

۱۴.۱ موارد مربوط به حمل بار

الزامات مخصوص حمل بار و محیط زیست (از جمله تاسیساتی که اختصاصاً برای حمل
 کالاهای خطرناک لازم است)

توضیحات و مثال هایی که در بالا به صورت ایتالیک نوشته شده اند صرفاً جهت اطلاع
 می باشد و تعریف پارامترها محسوب نخواهند شد.

(۲) طبقه بندی الزامات فنی ملی

الزامات فنی ملی مرتبط با پارامترهای تعیین شده در بخش ۱، در یکی از ۳ گروه ذیل قرار
 می گیرد. قواعد و محدودیت هایی که ماهیت کاملاً محلی دارند شامل این ها نخواهد شد؛ تأیید
 آنها از طریق کنترل هایی خواهد بود که بایستی در موافقت نامه دوجانبه بین شرکت های
 بهره برداری ریلی و مدیران زیربنایی گنجانده شود.

گروه a-

گروه a موارد ذیل را تحت پوشش قرار می دهد:

ضمیمه‌ی APTU

پارامترهایی که همراه با پذیرش فنی وسایل نقلیه‌ی غیر منطبق با دستورالعمل فنی یکسان و طبقه‌بندی الزامات فنی ملی بایستی بررسی شوند

۱) فهرست پارامترها

۱.۱ مستندسازی کلی

مستندسازی کلی (مشمتمل بر شرح وسیله نقلیه‌ی جدید، نوسازی شده یا ارتقا یافته و کاربری مورد نظر آن، و اطلاعات مربوط به طراحی، تعمیر، بهره‌برداری و نگهداری، اسناد فنی و غیره)

۲.۱ ساختار و قطعات مکانیکی

تعامل و انسجام مکانیکی بین وسایل نقلیه ریلی (مشمتمل بر دستگاه چرخ‌دنده‌ی کشش و ضربه‌گیر، راهروهای اتصال دهنده واگن‌ها به یکدیگر)، مقاومت ساختار وسیله نقلیه و تجهیزات آن (به طور مثال صندلی)، ظرفیت بارگیری، ایمنی غیرعامل (مشمتمل بر قابلیت مقاومت داخلی و خارجی در برابر ضربه)

۳.۱ تعامل خط و گاباری

تعامل‌های مکانیکی با زیربناهای ریلی (شامل رفتار دینامیک و استاتیک، فاصله آزاد لقی و اتصالات، گاباری، سیستم حرکت و غیره)

۴.۱ تجهیزات ترمزگیری

موارد مربوط به ترمزگیری (شامل حفاظت از سرش چرخ، کنترل ترمز و عملکرد ترمز در حین کار، در وضعیت‌های اضطراری و برای توقف)

۵.۱ موارد مربوط به امور مسافری

تاسیسات مسافری و فضای مسافری (شامل درها و پنجره‌های مسافری، ملزوماتی برای افراد با توان حرکتی پایین، و غیره)

۶.۱ شرایط زیست‌محیطی و تاثیرات ایروودینامیکی

تاثیر محیط زیست بر وسیله نقلیه و تاثیر وسیله نقلیه بر محیط زیست (شامل شرایط ایروودینامیکی و نیز تعامل بین وسیله نقلیه و حاشیه خط و همچنین تعامل بین وسیله نقلیه با محیط بیرونی)

- استانداردهای بین‌المللی،

- آن دسته مقررات ملی، که با مقررات ملی سایر دول عضو، از نظر ایمنی ریلی، هم‌تراز تلقی می‌شود،

- آن دسته مقررات ملی، که با مقررات دستورالعمل فنی یکسان و / مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان اتحادیه اروپا، از نظر ایمنی ریلی هم‌تراز تلقی می‌شود،

گروه B-

گروه B تمامی مقرراتی را پوشش می‌دهد که در حیطه گروه A یا C قرار نداشته یا اینکه هنوز امکان طبقه‌بندی آنها در یکی از این گروه‌ها مقدور نمی‌باشد.

گروه C-

گروه C مقرراتی را پوشش می‌دهد که بسیار ضروری بوده و با مشخصه‌های زیربنایی فنی همراه است تا بهره‌برداری یکسان و ایمن در شبکه مورد نظر (به طور مثال، گاباری) تضمین شود.

ماده‌ی ۴۲ کنوانسیون، اظهارنامه‌ای در خصوص این قواعد یکسان صادر نکرده است؛
(f) "اظهارنامه" عبارت است از سند یک ارزیابی یا بخشی از ارزیابی‌ها، که برای تأیید این مساله ارائه می‌شود که یک وسیله نقلیه، نوعی از ساخت یا بخشی از یک ساخت، با قواعد یکسان APTU و دستورالعمل‌های فنی یکسان آن (از جمله موارد خاص قابل اعمال و الزامات ملی لازم‌الاجرا بر طبق ماده ۱۲ از قواعد یکسان APTU) مطابقت دارد؛

(g) "عنصر ساخت" یا "سازه" به معنای هر مولفه اولیه، گروهی از اجزاء، تجهیزات مونتاژ شده‌ی خرد یا کاملی که در یک وسیله نقلیه ریلی، دیگر تجهیزات ریلی یا زیربنا قرار گرفته و یا برای قرار داده شدن در آن ساخته شده است؛ مفهوم "بخشی از یک ساخت" هم شامل اجزای ملموس و هم شامل اجزای غیرملموسی نظیر نرم افزار می‌شود؛

(h) "نهاد مسئول تعمیر و نگهداری (ECM)" به نهادی که مسئول تعمیر و نگهداری یک وسیله نقلیه است اطلاق می‌گردد که تحت این عنوان، در بخش ثبت وسایل نقلیه طبق ماده ۱۳ ثبت شده است. این تعریف همچنین در خصوص دیگر تجهیزات ریلی هم اعمال خواهد شد؛

(i) "الزامات اساسی" به کلیه شرایطی که در قواعد یکسان APTU تدوین شده، اطلاق می‌شود که می‌بایست در سیستم ریلی، سیستم‌های فرعی و سازه‌های بهره‌برداری یکسان، از جمله در تعاملات، رعایت گردد؛

(j) "حادثه" به هر رویدادی به جز سانحه یا سانحه شدید، اطلاق می‌شود که با عملیات قطارها مرتبط بوده و بر ایمنی عملیات تأثیرگذار است؛

(K) "مدیر زیربنایی" به یک شرکت یا مرجعی که زیربنا را اداره می‌نماید اطلاق می‌گردد؛
(l) "ترافیک بین‌المللی" به تردد وسایل نقلیه ریلی روی خطوط ریلی‌ای که حداقل از قلمروی دو دولت طرف قرارداد گذر نماید اطلاق می‌شود؛

(m) "تحقیق" یعنی روندی که به منظور جلوگیری از بروز سانحه و حادثه انجام می‌گیرد که مشتمل بر گردآوری و تحلیل اطلاعات، ترسیم نتایج از جمله تعیین دلایل (اقدام‌ها، عدم اقدام‌ها، رویدادها یا شرایط یا ترکیبی از آنها، که منجر به سانحه یا حادثه می‌شود)، و، در صورت اقتضا، ارائه توصیه‌های ایمنی می‌شود؛

(n) "شخص در اختیاردارنده" به شخص یا نهادی اطلاق می‌شود که به عنوان مالک وسیله نقلیه یا کسی که امتیاز استفاده از آن را دارد از وسیله نقلیه به عنوان وسیله حمل و نقل بهره‌برداری می‌نماید و با این عنوان، در بخش ثبت وسایل نقلیه طبق ماده ۱۳ ثبت شده است؛
(o) "قابل تعمیر و نگهداری" به سند یا اسنادی اطلاق می‌گردد که وظایف بازرسی و تعمیر و

نگهداری که بایستی روی (نوعی از) وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات ریلی صورت گیرد را مشخص می‌کند، که این وظایف براساس قواعد و مشخصه‌های دستورالعمل‌های فنی یکسان مشتمل بر موارد خاص و مشخصه‌های فنی ملی ابلاغ شده‌ی لازم‌الاجرا - البته چنانچه وجود

قواعد یکسان پذیرش فنی تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین المللی (ATMF - پیوست G کنوانسیون)

ماده: (۱)

گستره

این قواعد یکسان، روال پذیرش وسایل نقلیه ریلی و دیگر تجهیزات ریلی برای تردد یا استفاده در ترافیک بین المللی را مشخص می کند.

ماده (۲)

تعاریف

در راستای اهداف این قواعد یکسان و ضمیمه یا ضمیمه آتی آن، قواعد یکسان APTU و ضمیمه یا ضمیمه آن و دستورالعمل های فنی یکسان APTU، تعاریف زیر به کار خواهد رفت: (a) "سانحه" یعنی یک رویداد اتفاقی ناخواسته یا غیرعمدی، یا زنجیره خاصی از چنان رویدادهایی که پیامدهای زیان آوری دارد؛ سوانح به دسته های ذیل تقسیم می شوند: تصادمات، خروج از خط، سوانح مربوط به تقاطع های همسطح، سوانح مربوط به اشخاص که ناشی از وسایل نقلیه ریلی در حال حرکت، حریق و دیگر موارد باشد؛

(b) "پذیرش نوعی از ساخت" به معنای حق تضمین شده ای است که با آن، مقام ذیصلاح، نوعی از ساخت یک وسیله نقلیه ریلی را مجاز می شمارد تا مبنای پذیرش بهره برداری وسایل نقلیه ای که مطابق با آن نوع ساخت هستند، قرار گیرد؛

(c) "پذیرش برای بهره برداری" به معنای حق تضمین شده ای است که با آن، مقام ذیصلاح، بهره برداری از هر یک از وسایل نقلیه ریلی یا دیگر تجهیزات ریلی در ترافیک بین المللی را مجاز می شمارد؛

(d) "کمیته کارشناسان فنی" به کمیته پیش بینی شده در مورد f از بند ۱ از ماده ۱۳ کنوانسیون اطلاق می شود؛

(da) "نهاد پیمانکاری" به هر گونه نهاد دولتی یا خصوصی که دستور طراحی یا ساخت، نوسازی یا ارتقاء یک سیستم فرعی را می دهد، اطلاق می گردد. این نهاد می تواند یک شرکت بهره بردار ریلی، یک مدیر زیربنایی، یا یک شخص در اختیاردارنده و یا صاحب امتیاز باشد که مسئول اجرای یک پروژه است؛

(e) "دولت طرف قرارداد" عبارت است از هر دولت عضو سازمان که طبق جمله اول بند ۱ از

باشد؛

(aa) "مورد خاص" به هر بخشی از سیستم ریلی دولت‌های طرف قرارداد اطلاق می‌شود که به دلیل محدودیت‌ها و موانع محیط شهری، مکان‌نگاری، یا جغرافیایی، یا محدودیت‌هایی که بر مطابقت با سیستم موجود تاثیرگذار است مستلزم مقررات موقتی یا قطعی خاصی در دستورالعمل‌های فنی یکسان است. این مساله ممکن است مخصوصاً شامل خطوط ریلی و شبکه‌هایی که از باقیمانده شبکه جدا مانده‌اند، گاباری، عرض خط یا فاصله بین خطوط، همچنین وسایل نقلیه و دیگر تجهیزات ریلی که صرفاً برای استفاده تاریخی، منطقه‌ای یا محلی در نظر گرفته شده‌اند و وسایل نقلیه و دیگر تجهیزات ریلی که از کشورهای ثالث اعزام/ آغاز شده یا به آنها اعزام/ ختم می‌شوند، باشد.

(bb) "سیستم فرعی" به نتیجه تقسیم سیستم ریلی به نحوی که در دستورالعمل‌های فنی یکسان نشان داده شده اطلاق می‌شود. این سیستم‌های فرعی که باید برای آنها الزامات اساسی وضع شود ممکن است ساختاری یا عملکردی باشند.

(cc) "پذیرش فنی" یعنی روالی که توسط مقامات ذیصلاح صورت می‌گیرد تا یک وسیله نقلیه ریلی یا دیگر تجهیزات ریلی مجاز به فعالیت در ترافیک بین‌المللی گردند یا به نوعی از ساخت مجاز باشد.

(dd) "گواهینامه فنی" یعنی سند رسمی پذیرش فنی موفقیت‌آمیز که به شکل گواهینامه‌ی نوع طراحی معتبر یا گواهینامه‌ی معتبر بهره‌برداری است.

(ee) "قابل فنی" یعنی مستندات مربوط به وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات ریلی، که حاوی تمامی مشخصه‌های فنی (مشخصه‌های فنی نوع) آنها، از جمله یک راهنمای استفاده برای کاربر و مشخصه‌های لازم برای شناسایی اقلام مورد نظر است.

(eea) "مشخصه‌های فنی برای بهره‌برداری یکسان" یعنی مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان که برطبق بخشنامه‌های EC/۹۶/۴۸، EC/۲۰۰۱/۱۶، و EC/۲۰۰۸/۵۷ اتحادیه اروپا اتخاذ شده که با آن هر سیستم فرعی یا هر بخشی از سیستم فرعی تحت پوشش قرار می‌گیرد تا الزامات اساسی را داشته باشد و بهره‌برداری یکسان سیستم ریلی تضمین گردد.

(ff) "نوعی از ساخت" یعنی مشخصه‌های طراحی پایه‌ای وسیله نقلیه ریلی یا دیگر تجهیزات ریلی، به نحوی که با گواهینامه‌ی آزمون واحد که در مدول ارزیابی SB از دستورالعمل‌های فنی یکسان توصیف شده تحت پوشش قرار گیرد.

(gg) "ارتقا دادن" یعنی هرگونه عمل اصلاحی روی سیستم فرعی یا بخشی از سیستم فرعی که کارایی کلی آن را بهبود بخشد.



داشته باشد- بر طبق ماده ۱۲ قواعد یکسان APTU تدوین شده است؛

(p) "فایل سوابق تعمیر و نگهداری" یعنی مستندات مربوط به یک وسیله نقلیه پذیرش شده یا دیگر تجهیزات ریلی که حاوی ثبت پیشینه‌ی بهره‌برداری آن و عملیات‌های بازرسی و تعمیر و نگهداری انجام شده بر روی آن، می‌باشد؛

(q) "شبکه" به خطوط، ایستگاه‌ها، پایانه‌ها و هر نوع تجهیزات ثابت مورد نیاز برای تضمین بهره‌برداری مطمئن و مستمر سیستم ریلی اطلاق می‌شود؛

(r) "موضوعات باز" به جنبه‌های فنی مربوط به الزامات اساسی که صراحتاً تحت پوشش یک دستورالعمل فنی یکسان قرار نگرفته‌اند اطلاق می‌شود؛

(s) "دیگر تجهیزات ریلی" به هر گونه تجهیزات ریلی قابل حرکت که برای استفاده در ترافیک بین‌المللی در نظر گرفته شده است اما یک وسیله نقلیه ریلی نیست، اطلاق می‌گردد؛

(t) "شرکت حمل و نقل ریلی" به یک شرکت خصوصی یا دولتی اطلاق می‌شود که:

- مجاز به حمل اشخاص یا کالاها با راه‌آهن بوده و کشش را تضمین می‌کند یا
- منحصرأ کشش را تضمین می‌کند.

(u) "زیربنای ریلی" (یا صرفاً "زیربنا") به مجموع خطوط ریلی و تاسیسات ثابت اطلاق می‌گردد تا جایی که برای مطابقت و تردد ایمن وسایل نقلیه ریلی و دیگر تجهیزات ریلی که بر اساس این قواعد یکسان پذیرفته شده‌اند ضرورت داشته باشد؛

(v) "تجهیزات ریلی" به وسایل نقلیه ریلی و دیگر تجهیزات ریلی و زیربنای ریلی اطلاق می‌گردد؛

(w) "وسایل نقلیه ریلی" به یک وسیله نقلیه که برای تردد با چرخ‌های خود در خطوط ریلی مناسب است باکشش یا بدون آن، اطلاق می‌شود؛

(x) "سازمان منطقه‌ای" به سازمانی اطلاق می‌شود که در ماده ۳۸ از کنوانسیون تعریف شده است و از صلاحیت انحصاری‌ای برخوردار است که کشورهای طرف قرارداد به آن واگذار نموده‌اند؛

(y) "نوسازی" به هرگونه عمل جایگزینی عمده روی یک سیستم فرعی یا بخشی از سیستم فرعی که کارایی کلی سیستم فرعی را تغییر ندهد، اطلاق می‌شود؛

(ya) "RID" به پیوست c کنوانسیون اطلاق می‌شود.

(z) "سانحه جدی" به هر گونه تصادم قطار یا خروج از خط قطارها که حداقل یک کشته یا ۵ زخمی داشته یا آسیب شدیدی به وسائط نقلیه، زیربنای ریلی یا محیط زیست وارد شده باشد و هرگونه سانحه‌ی مشابهی که بر تنظیمات ایمنی ریلی یا مدیریت ایمنی، تاثیر آشکاری داشته باشد، اطلاق می‌شود؛ "خسارت گسترده" خسارتی است که نهاد تحقیق بلافاصله می‌تواند آنها را برآورد کند و باید در مجموع حداقل به میزان ۱.۸ میلیون SDR (حق برداشت مخصوص)

■ **بند ۲-** وسایل نقلیه ریلی و دیگر تجهیزات ریلی که بر اساس این قواعد یکسان، برای بهره‌برداری پذیرش شده‌اند، در کشورهای عضو جامعه اروپا و در کشورهایی که قوانین جامعه اروپا را به‌دنبال عقد موافقتنامه‌های بین‌المللی با جامعه اروپا اجرا می‌کنند به عنوان قابل بهره‌برداری محسوب خواهند شد:

- a) در صورت هم‌ترازی کامل بین مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان قابل اعمال و دستورالعمل‌های فنی یکسان متناظر با آن و
- b) مشروط بر این که مجموعه مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان قابل اعمال، که طبق آنها وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات ریلی مجاز شمرده شده‌اند، تمامی جنبه‌های سیستم‌های فرعی مرتبط که بخشی از وسیله نقلیه هستند را پوشش دهد
- c) مشروط بر این که این مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان، هیچ "موضوعات باز"ی که به مطابقت فنی با زیربنا مربوط باشد، نداشته باشند و
- d) مشروط بر آنکه وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات ریلی تحت توافقات عدول از مقررات نباشند.

چنانچه این شرایط محقق نشود، وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات ریلی، نیاز به دریافت مجوز بر طبق قوانین قابل اعمال کشورهای عضو جامعه اروپا و نیز قوانین قابل اعمال کشورهایی که قوانین جامعه اروپا را به‌دنبال عقد موافقتنامه‌ای بین‌المللی با جامعه اروپا اجرا می‌کنند خواهد داشت.

■ **بند ۳-** پذیرش برای بهره‌برداری، عملیات و تعمیر و نگهداری وسایل نقلیه ریلی یا دیگر تجهیزات ریلی که صرفاً در کشورهای عضو جامعه اروپا در حال استفاده هستند طبق قوانین ملی قابل اعمال و قوانین قابل اعمال جامعه اروپا تنظیم می‌گردد. این قاعده همچنین در کشورهای طرف قرارداد، که قوانین قابل اعمال جامعه اروپا را، به‌دنبال عقد موافقتنامه‌ای بین‌المللی با جامعه اروپا، اجرا می‌کنند، اعمال خواهد شد.

■ **بند ۴-** همچنین بندهای ۱ تا ۲، با اعمال تغییرات لازم، بر پذیرش‌ها/ مجوزهای انواع وسیله نقلیه اعمال خواهد شد.

■ **بند ۵-** یک نهاد مسئول تعمیر و نگهداری (ECM) یک واگن باری که بر اساس بند ۲ از ماده ۱۵ گواهینامه دریافت نموده، بر اساس قوانین قابل اعمال جامعه اروپا و قوانین ملی متناظر با آن و متقابلاً در صورت هم‌ترازی کامل بین سیستم صدور گواهینامه برطبق قسمت ۵ از ماده ۱۴ a از بخشنامه ایمنی ریلی جامعه اروپا CE/۴۹/۲۰۰۴ و قواعد اتخاذشده کمیته کارشناسان فنی بر اساس بند ۲ از ماده ۱۵، تایید شده محسوب خواهد شد.

ماده (۳)

پذیرش در ترافیک بین‌المللی

■ بند ۱- هر وسیله نقلیه ریلی، برای تردد در ترافیک بین‌المللی، باید بر طبق این قواعد یکسان پذیرش شود؛

■ بند ۲- هدف از پذیرش فنی، تعیین این مساله است که آیا وسیله نقلیه ریلی با موارد ذیل مطابقت دارد یا خیر:

(a) دستورالعمل‌های ساخت که در دستورالعمل‌های فنی یکسان آمده،

(b) دستورالعمل‌های ساخت و تجهیز که در مقررات RID آمده،

(c) شرایط خاص یک پذیرش طبق ماده Ya.

■ بند ۳- بندهای ۱ و ۲ و همچنین ماده‌های زیر، با اعمال تغییرات لازم، بر پذیرش فنی دیگر تجهیزات ریلی و پذیرش اجزای ساخت وسایل نقلیه یا دیگر تجهیزات ریلی اعمال خواهد شد.

ماده (۳a)

تعامل با سایر موافقتنامه‌های بین‌المللی

■ بند ۱- وسایل نقلیه ریلی و دیگر تجهیزات ریلی که بر اساس قوانین قابل اعمال جامعه اروپا (EC) و قوانین ملی متناظر با آن مورد بهره‌برداری قرار گرفته‌اند، از سوی تمامی دولت‌های طرف قرارداد، طبق این قواعد یکسان، به عنوان پذیرش شده برای بهره‌برداری محسوب خواهند شد:

(a) در صورت هم‌ترازی کامل بین مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان قابل اعمال و دستورالعمل‌های فنی یکسان متناظر با آن و

(b) مشروط بر این که مجموعه مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان قابل اعمال، که طبق آنها وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات ریلی مجاز شمرده شده‌اند، تمامی جنبه‌های سیستم‌های فرعی مرتبط که بخشی از وسیله نقلیه هستند را پوشش دهد

(c) مشروط بر این که این مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان، هیچ "موضوعات باز"ی که به مطابقت فنی با زیربنا مربوط باشد، نداشته باشند و

(d) مشروط بر آنکه وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات ریلی تحت توافقات عدول از مقررات نباشند.

چنانچه این شرایط محقق نشود، وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات ریلی تابع بند ۴ از ماده ۶ خواهند بود.



■ **بند ۳-** برای آنکه مناسب بودن اشخاص ذکر شده در بند ۲ به رسمیت شناخته شود آنها باید شرایط ذیل را داشته باشند:

a) آن نهاد باید از نظر سازمان، ساختار حقوقی و تصمیم‌گیری‌های خود، از هر گونه شرکت بهره‌بردار ریلی، مدیر زیربنایی، نهاد تدارکات یا متقاضی، مستقل باشد؛ مدیر آن و کارکنانی که مسئول انجام ارزیابی‌ها یا صدور گواهینامه‌ها و اظهارنامه‌ها هستند نمی‌توانند چه به‌طور مستقیم و چه به‌عنوان نمایندگان مجاز، در طراحی، تولید، ساخت یا تعمیر و نگهداری سازه‌ها، وسایل نقلیه ریلی یا تجهیزات ریلی یا در استفاده از آنها دخیل باشند. این مساله، شامل امکان تبادل اطلاعات فنی بین تولیدکننده یا سازنده و آن نهاد نخواهد شد.

b) نهاد و کارکنانی که مسئول ارزیابی‌ها هستند ارزیابی‌ها را با امانتداری حرفه‌ای تمام و بیشترین صلاحیت فنی ممکن، انجام خواهند داد و باید از هرگونه فشار و محرک، مخصوصاً از نظر مالی، که می‌تواند بر قضاوت یا نتایج بازرسی آنها تاثیر بگذارد به‌ویژه از فشار و مشوق‌های اشخاص یا گروهی از اشخاصی که نتایج ارزیابی‌ها بر آنها تاثیر می‌گذارد، آزاد باشند.

c) به‌ویژه، نهاد و کارکنانی که مسئول ارزیابی‌ها هستند باید از نظر وظایف کاری، از نهادهایی که در صورت بروز سوانح، مسئول تحقیقات هستند، مستقل باشند.

d) نهاد بایستی کارکنان را استخدام نموده و وسایل لازم برای انجام مناسب وظایف اداری و فنی مرتبط با ارزیابی‌ها را داشته باشد؛ همچنین باید به تجهیزات مورد نیاز برای ارزیابی‌های استثنایی دسترسی داشته باشد.

e) کارکنانی که مسئول انجام ارزیابی‌ها هستند باید خصوصیات زیر را داشته باشند:
- آموزش فنی و حرفه‌ای مناسب

- دانش کافی در خصوص الزامات مربوط به ارزیابی‌هایی که انجام می‌دهند و تجربه کافی در خصوص آن ارزیابی‌ها و

- توانمندی در تنظیم گواهینامه‌ها، ضبط سوابق و گزارشاتی که مندرجات رسمی ارزیابی‌های انجام شده را تشکیل می‌دهد

f) باید استقلال کارکنانی که مسئول ارزیابی‌ها هستند تضمین شود. به هیچ ماموری نباید بر پایه تعداد ارزیابی‌های انجام شده یا نتایج آن ارزیابی‌ها، پاداش پرداخت شود.

g) آن نهاد، باید بیمه مسئولیت مدنی را تامین نماید، مگر اینکه بیمه مسئولیت برطبق قوانین ملی به عهده دولت باشد یا اینکه، ارزیابی‌ها مستقیماً توسط خود آن دولت طرف قرارداد انجام شود.

h) کارکنان نهاد، بایستی مقید به رازداری حرفه‌ای در مورد هر چیزی که هنگام انجام وظایفشان - بر اساس این قواعد یکسان یا هر الزام قانونی و/یا مقررات دولت طرف قرارداد، از جمله چنانچه اقتضا نماید قوانین جامعه اروپا- از آن آگاه می‌شوند باشند (البته به استثنای مقامات اداری ذیصلاح کشوری

ماده (۴)

روال کار

- **بند ۱-** مراحل پذیرش فنی یک وسیله نقلیه ریلی به صورت ذیل انجام خواهد شد:
- (a) یا در یک مرحله و از طریق اعطای پذیرش برای بهره‌برداری به یک وسیله نقلیه ریلی خاص،
- (b) یا در دو مرحله متوالی با
- اعطای پذیرش نوعی از ساخت برای یک نوع وسیله نقلیه ریلی مشخص
- متعاقباً اعطای پذیرش برای بهره‌برداری به وسایل نقلیه مجزایی که با این نوع ساخت مطابقت دارند از طریق یک روال ساده که تایید کند آنها از این نوع هستند.
- **بند ۲-** ارزیابی‌های مربوط به مطابقت یک وسیله نقلیه ریلی یا یک جزیی از ساخت با مفاد دستورالعمل‌های فنی یکسان، که پذیرش بر مبنای آنها صورت می‌گیرد را می‌توان به ارکان ارزیابی تقسیم نمود که هر یک از رکن‌ها با یک اظهارنامه گواهی شود. ارکان ارزیابی و فرمت اظهارنامه را کمیته کارشناسان فنی تعیین خواهد نمود.
- **بند ۳-** روال پذیرش فنی زیربنای ریلی، تابع مقررات لازم‌الاجرای دولت طرف قرارداد مورد نظر خواهد بود.

ماده (۵)

مرجع ذیصلاح

- **بند ۱-** پذیرش فنی، به عهده مرجع ملی یا بین‌المللی ذیصلاح بر طبق قوانین و دستورالعمل‌های لازم‌الاجرای هر دولت طرف قرارداد خواهد بود.
- **بند ۲-** مراجعی که در بند ۱ پیش‌بینی شده‌اند بر اساس مقررات لازم‌الاجرای کشورشان، می‌توانند یا بایستی، به نهادهای مناسبی که مقرر آنها در آن کشور واقع شده، صلاحیت انجام همه یا بخشی از ارزیابی‌ها، از جمله صادر کردن اظهارنامه‌های متناظر را واگذار نمایند.
- واگذاری صلاحیت به:
- (a) یک شرکت حمل و نقل ریلی،
- (b) یک مدیر زیربنایی،
- (c) یک شخص در اختیاردارنده،
- (d) یک نهاد مسئول تعمیر و نگهداری (ECM)،
- (e) یک طراح یا تولیدکننده تجهیزات ریلی که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم در تولید تجهیزات ریلی مشارکت دارد،
- و همچنین توابع موارد فوق ممنوع است.



وسیله نقلیه‌ای که با کلیه دستورالعمل‌های فنی یکسان قابل اعمال مطابقت دارد به وسیله نقلیه اجازه تردد آزاد در قلمرو سایر دولت‌های طرف قرارداد را می‌دهد مشروط بر اینکه:

(a) تمامی الزامات اساسی در دستورالعمل‌های فنی یکسان حاضر تحت پوشش قرار گرفته باشند و

(b) وسیله نقلیه تابع موارد زیر نباشد:

- "مورد خاص" یا

- "موضوعات باز"ی که به مطابقت فنی با زیربنا مربوط هستند

- توافقاتِ عدول از مقررات

شرایط تردد آزاد را می‌توان در دستورالعمل‌های فنی یکسان مرتبط، مشخص نمود.

■ بند ۴-

(a) چنانچه یک پذیرش برای بهره‌برداری در یک دولت طرف قرارداد برای وسیله نقلیه‌ای صادر شده باشد که:

- تابع یک "مورد خاص"، یک "موضوع باز" مربوط به مطابقت فنی با زیربنا یا یک "عدول" باشد، یا

- با دستورالعمل‌های فنی یکسان در خصوص وسائط نقلیه ریلی و سایر مقررات مربوط مطابقت نداشته باشد، یا

(b) چنانچه تمامی الزامات اساسی در دستورالعمل‌های فنی یکسان نیامده باشد

مقامات ذیصلاح کشورهای دیگر می‌توانند قبل از اعطای پذیرش تکمیلی برای بهره‌برداری، از متقاضی درخواست تهیه اطلاعات فنی اضافی از قبیل تحلیل خطر و / یا آزمایشات وسیله نقلیه را بنمایند.

برای بخشی از وسیله نقلیه که با یک دستورالعمل فنی یکسان یا بخشی از آن منطبق باشد، مقامات ذیصلاح باید تاییدیه‌هایی که توسط سایر مقامات ذیصلاح براساس دستورالعمل‌های فنی یکسان صورت گرفته را بپذیرند. برای بخش دیگر وسیله نقلیه، مقامات ذیصلاح باید کاملاً جدول هم‌ترازی اشاره‌شده در ماده ۱۳ از قواعد یکسان APTU را لحاظ نمایند.

تحقق:

(a) مقررات همسان و مقرراتی که هم‌تراز اعلام شده‌اند

(b) مقرراتی که به یک "مورد خاص" مربوط نمی‌شود

(c) مقرراتی که به مطابقت فنی با زیربنا مربوط نمی‌شوند

دوباره مورد ارزیابی قرار نخواهند گرفت.

■ بند ۵- بندهای ۲ تا ۴، با اعمال تغییرات لازم، بر پذیرش نوعی از ساخت نیز اعمال

خواهند شد.

که آنها این فعالیت‌ها را در آن انجام می‌دهند).

■ **بند ۴-** الزامات بند ۳، با اعمال تغییرات لازم، درخصوص مقاماتی که پذیرش فنی انجام می‌دهند نیز باید اعمال شود.

■ **بند ۵-** یک دولت طرف قرارداد، از طریق ابلاغ، یا در صورت نیاز با استفاده از ابزارهایی که در قوانین جامعه اروپا یا در قوانین کشورهای آلمده است که با عقد موافقتنامه‌های بین‌المللی با جامعه اروپا قوانین آن را در کشور خود اعمال می‌کنند، باید مطمئن شود که دبیرکل از نهادهای مسئول برای انجام ارزیابی، رسیدگی و قانونگذاری، با ذکر حوزه مسئولیت هر یک از نهادهای مطلع گشته است. دبیرکل، فهرستی از نهادهای شماره شناسایی و حوزه مسئولیت آنها را منتشر نموده و همواره آن را به‌روزرآوری خواهد کرد.

■ **بند ۶-** دولت طرف قرارداد، بایستی از نظارت مستمر بر نهادهای ذکر شده در بند ۲ اطمینان حاصل نموده و از نهادی که دیگر واجد معیارهای ذکر شده در بند ۳ نباشد، سلب صلاحیت نماید، که در این صورت، بایستی بلافاصله دبیرکل را در جریان قرار دهد.

■ **بند ۷-** چنانچه یک دولت طرف قرارداد مشاهده نماید که مرجع تصویب یا ارزیابی دیگر دولت طرف قرارداد یا نهادی که صلاحیت خود را از آن دولت دریافت نموده، واجد معیارهای مندرج در بند ۳ نمی‌باشد، بایستی مراتب به اطلاع کمیته کارشناسان فنی برسد که این کمیته ظرف مدت ۴ ماه، به آن کشور طرف قرارداد درخصوص هرگونه تغییراتی که لازم است برای حفظ شان آن نهاد صورت گیرد اطلاع خواهد داد. در این خصوص، کمیته کارشناسان فنی می‌تواند تصمیم بگیرد که به کشور طرف قرارداد، دستور دهد تا تصویب‌هایی که براساس کار انجام شده‌ی نهاد مزبور صورت گرفته را بازپس بگیرد یا معلق نماید.

ماده (۶)

اعتبار گواهینامه‌های فنی

■ **بند ۱-** گواهینامه‌های فنی صادره توسط مقامات ذیصلاح یک دولت طرف قرارداد بر طبق این قواعد یکسان در تمامی سایر دولت‌های طرف قرارداد معتبر خواهد بود. با اینحال، تردد و استفاده در قلمرو این سایر دولت‌های طرف قرارداد تابع شرایط مشخص شده در این ماده خواهد بود؛

■ **بند ۲-** یک پذیرش برای بهره‌برداری، به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی اجازه بهره‌برداری از یک وسیله نقلیه را صرفاً روی زیربنایی که با آن وسیله نقلیه براساس مشخصات آن و سایر شرایط پذیرش منطبق هستند، می‌دهد؛ مسئولیت اطمینان از این انطباق به عهده شرکت حمل و نقل ریلی است.

■ **بند ۳-** بدون تخطی از قسمت a ماده ۳، یک پذیرش صادره برای بهره‌برداری جهت



(b) مفاد موجود در مقررات حمل کالاهای خطرناک، چنانچه در مورد آن ترده، کاربرد داشته باشد،

(c) الزامات فنی ملی قابل اعمال لازم الاجرا، بر اساس ماده ۱۲ قواعد یکسان APTU.

ماده (۷a)

عدول

کمیته کارشناسان فنی، دستورالعمل‌ها یا مقررات الزامی برای عدول از مقررات ماده ۷، و دستورالعمل‌ها یا مقررات الزامی برای روش‌های ارزیابی که می‌توان یا باید مورد استفاده قرار داد را اتخاذ خواهد کرد.

ماده (۸)

دستورالعمل‌های قابل اعمال برای زیربنای ریلی

■ **بند ۱-** برای تضمین اینکه یک وسیله نقلیه ریلی که بر طبق این قواعد یکسان برای تردد در ترافیک بین‌المللی پذیرش شده، روی آن زیربنای ریلی که قرار است مورد استفاده قرار گیرد با ایمنی سیر نموده و با آن مطابقت داشته باشد، این زیربنای ریلی باید:

(a) مفاد موجود در دستورالعمل‌های فنی یکسان،

(b) مفاد موجود در مقررات حمل کالاهای خطرناک، چنانچه شامل آن پذیرش شود، را محقق نماید.

■ **بند ۲-** پذیرش زیربنا و نظارت بر تعمیر و نگهداری آن تابع مقررات لازم الاجرای کشور طرف قراردادی که زیربنا در آن واقع شده، خواهد بود.

■ **بند ۳-** ماده‌های ۷ و ۷a، با اعمال تغییرات لازم، در خصوص زیربنا اعمال خواهند شد.

ماده (۹)

دستورالعمل‌های بهره‌برداری

■ **بند ۱-** شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی که از وسایل نقلیه ریلی پذیرش شده برای تردد در ترافیک بین‌المللی بهره‌برداری می‌نمایند باید با دستورالعمل‌های مربوط به بهره‌برداری از یک وسیله نقلیه در ترافیک بین‌المللی، که در دستورالعمل‌های فنی یکسان مشخص شده، مطابقت داشته باشند.

■ **بند ۲-** شرکت‌ها و راه آهن‌هایی که در کشورهای طرف قرارداد، زیربنا و سیستم‌های کنترل و ایمنی عملیات را که برای بهره‌برداری در ترافیک بین‌المللی در نظر گرفته شده و مناسب می‌باشد، را اداره می‌کنند باید از دستورالعمل‌های فنی مشخص شده در دستورالعمل‌های فنی یکسان پیروی نموده و در احداث و مدیریت آن زیربنا همواره آنها را رعایت کنند.

ماده (۶a)

به رسمیت شناختن مستندات مربوط به روال کار

■ **بند ۱-** ارزیابی‌ها، اظهارنامه‌ها و سایر مستندسازی‌های صورت گرفته براساس این قواعد یکسان، از سوی مقامات و نهادهای ذیصلاح، شرکت‌های حمل و نقل ریلی، در اختیار دارندگان و مدیران زیربنایی در همه دولت‌های طرف قرارداد، براساس ارزش اسمی آن به رسمیت شناخته خواهد شد؛

■ **بند ۲-** چنانچه یک الزام یا یک قاعده بر اساس ماده ۱۳ از قواعد یکسان APTU هم‌تراز اعلام شود، ارزیابی‌ها و آزمایش‌هایی که قبلاً انجام شده بود، تکرار نخواهد شد.

ماده (۶b)

به رسمیت شناختن آزمایش‌های فنی و عملیاتی

کمیته کارشناسان فنی می‌تواند قواعدی را برای گنجاندن در ضمیمه‌ای برای این قواعد یکسان و الزاماتی را برای گنجاندن در یک یا چند دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ نماید که مربوط به مقررات و به رسمیت شناختن متقابل بازرسی‌های فنی، فایل سوابق تعمیر و نگهداری برای وسایل نقلیه پذیرش شده و آزمایشات عملیاتی از قبیل آزمایشات ترمز قطار باشد.

ماده (۷)

دستورالعمل‌های قابل اعمال بر وسایل نقلیه

■ **بند ۱-** برای پذیرش شدن جهت تردد در ترافیک بین‌المللی و برقرار ماندن آن، یک وسیله نقلیه باید:

(a) دستورالعمل‌های فنی یکسان و

(b) مفاد موجود در مقررات حمل کالاهای خطرناک، چنانچه در مورد آن تردد، کاربرد داشته باشد، را محقق نماید.

■ **بند ۲-** در صورت موجود نبودن دستورالعمل‌های فنی یکسان قابل اعمال بر سیستم فرعی، پذیرش فنی، بر مبنای الزامات فنی ملی قابل اعمال لازم‌الاجرای - بر اساس ماده ۱۲ قواعد یکسان - APTU دولت طرف قراردادی که در آن درخواست برای پذیرش فنی صورت گرفته، انجام خواهد شد.

■ **بند ۳-** چنانچه دستورالعمل‌های فنی یکسان، کلیه الزامات اساسی را پوشش نداده باشد یا در صورت وجود "موارد خاص" یا "موضوعات باز"، پذیرش فنی بر اساس موارد ذیل صورت خواهد گرفت:

(a) مفاد موجود در دستورالعمل‌های فنی یکسان،



فنی (مورد b از بند ۱ از ماده ۴) را دارد بایستی به درخواست خود گواهینامه‌ی نوع طراحی که بر اساس بند ۲ از ماده ۱۱ تهیه شده و به نحو مقتضی نشان می‌دهد که وسایل نقلیه‌ای که وی برای آنها درخواست گواهینامه بهره‌برداری نموده با آن نوع ساخت مطابق هستند را الصاق نماید.

■ **بند ۹-** گواهینامه فنی اصولاً برای دوره‌ی نامحدود اعطا خواهد شد؛ حیثه این گواهینامه می‌تواند کلی یا محدود باشد.

■ **بند ۱۰-** اگر مقررات مربوط دستورالعمل‌های براساس ماده ۷ که بر مبنای آنها، یک نوع از ساخت مورد پذیرش قرار گرفته است، تغییر کرده باشند و اگر هیچ مقررات انتقالی مربوط دیگری را نتوان به کار برد، آنگاه آن کشور طرف قرارداد، که در آن گواهینامه‌ی آن نوع طراحی صادر شده است، پس از مشاوره با دیگر کشورهایی که گواهینامه برطبق ماده ۶ در آنها معتبر است، تصمیم خواهد گرفت که آیا آن گواهینامه می‌تواند همچنان معتبر باشد یا لازم است که تجدید شود. ملاک‌هایی که در مورد یک پذیرش تجدیدشده‌ی نوع ساخت، بایستی بررسی شوند می‌تواند فقط مربوط به مقررات تغییر یافته باشد. تجدید پذیرش نوع، بر آن پذیرش‌های بهره‌برداری، که قبلاً براساس انواعی که سابقاً مورد پذیرش بوده، اعطا شده است، تاثیر نخواهد داشت.

■ **بند ۱۱-** در صورت نوسازی یا ارتقاء، نهاد طرف قرارداد یا تولیدکننده، بایستی فایلی را که در آن پروژه شرح داده شده، برای دولت طرف قرارداد مربوط ارسال نماید. دولت طرف قرارداد این پرونده را بررسی نموده و با در نظر گرفتن استراتژی اجرایی که در دستورالعمل‌های فنی یکسان قابل اعمال ذکر شده، تصمیم خواهد گرفت که آیا دامنه این اقدام، به این معنا است که یک پذیرش جدید برای بهره‌برداری در چارچوب این قواعد یکسان لازم است یا خیر.

یک چنین پذیرش جدیدی برای بهره‌برداری، هر جا که سطح کلی ایمنی سیستم فرعی مربوط ممکن است از آن اقدام انجام شده تاثیر منفی پذیرد، الزامی خواهد بود. چنانچه یک پذیرش جدید ضرورت یابد، دولت طرف قرارداد تصمیم‌گیری خواهد نمود که تا چه اندازه لازم است مقررات موجود در دستورالعمل‌های فنی یکسان مربوط، در آن پروژه اعمال گردد. دولت طرف قرارداد، بایستی حداکثر ظرف مدت ۴ ماه پس از آنکه متقاضی فایل کامل را تسلیم می‌کند تصمیم خود را اتخاذ نماید. زمانی که یک پذیرش جدید ضرورت یابد و چنانچه دستورالعمل‌های فنی یکسان به طور کامل قابل اعمال نباشد، دولت طرف قرارداد بایستی موارد زیر را به دبیر کل ابلاغ نماید:

(a) دلیل اینکه دستورالعمل‌های فنی یکسان به طور کامل قابل اعمال نیست،

(b) مشخصه‌های فنی قابل اعمال به جای دستورالعمل‌های فنی یکسان و

(c) نهادهای مسئول تامین اطلاعات مورد نیاز تحت قسمت‌های a و b

دبیرخانه کل بایستی اطلاعات ابلاغ شده را در وب سایت سازمان منتشر نماید.

■ **بند ۱۲-** بند ۱۱، با تغییرات لازم، در خصوص گواهینامه نوع طراحی و هرگونه اظهارنامه‌ی مربوط به ساخت یا اجزای ساخت مورد نظر اعمال خواهد شد.

ماده (۱۰)

درخواست و اعطای گواهینامه‌های فنی و اظهارنامه‌ها و شرایط مربوط به آنها

■ **بند ۱-** گواهینامه فنی، به نوعی از ساخت وسیله نقلیه ریلی یا خود وسیله نقلیه ریلی اعطا خواهد شد.

■ **بند ۲-** اشخاص و نهادهای ذیل می‌توانند درخواست گواهینامه فنی نمایند:

(a) تولیدکننده

(b) یک شرکت حمل و نقل ریلی

(c) شخص در اختیاردارنده وسیله نقلیه

(d) مالک وسیله نقلیه

(e) مدیر زیربنایی

■ **بند ۳-** یک گواهینامه فنی، از جمله اظهارنامه‌های مقتضی را می‌توان از هر نهاد یا مرجع ذیصلاح یکی از دولت‌های طرف قرارداد در چارچوب صلاحیت‌های آن نهاد یا مرجع که در ماده ۵ ذکر شده، درخواست نمود.

■ **بند ۴-** چنانچه بند ۴ از ماده ۶ بر وسیله نقلیه اعمال شود، متقاضی باید دولت‌های طرف قراردادی (یا در صورت لزوم، خطوطی) را که برای آنها گواهینامه‌های فنی، برای سیر آزاد، الزامی است مشخص نماید؛ در این صورت، نهادهای ارزیابی و مقامات ذیصلاح مرتبط برای تسهیل روند برای متقاضی همکاری خواهند نمود.

■ **بند ۵-** کلیه هزینه‌های ناشی از روند پذیرش به عهده متقاضی خواهد بود، مگر اینکه برطبق قوانین و دستورالعمل‌های لازم‌الاجرای کشوری که موافقت در آنجا اعطا می‌شود، به نحو دیگری مقرر شده باشد.

■ **بند ۵a -** کلیه تصمیمات، ارزیابی‌ها، آزمایش‌ها، و غیره باید به شیوه‌ای صورت گیرد که تبعیض‌آمیز نباشد.

■ **بند ۶-** متقاضی، بایستی یک پرونده فنی و یک پرونده تعمیر و نگهداری، حاوی اطلاعات مورد نیاز براساس دستورالعمل‌های فنی یکسان را به صورت کامل تهیه نموده و به درخواست خود ضمیمه نماید.

■ **بند ۷-** ارزیاب، بایستی هر ارزیابی صورت‌گرفته را طی یک گزارش ارزیابی که با آن، ارزیابی‌های انجام‌شده، اثبات شود، با بیان اینکه شیء بر اساس کدام مقررات ارزیابی شده است و اینکه آیا شیء از ارزیابی موفق بیرون آمده یا رد شده است را مستند سازد.

■ **بند ۸-** شخصی که درخواست گواهینامه بهره‌برداری از طریق روند تسهیل شده پذیرش



مطابقت نداشته باشد؛ آنگاه اعتبار گواهینامه برای دولت یا دولت‌های طرف قرارداد مورد نظر به حالت تعلیق در خواهد آمد.

■ **بند ۵-** چنانچه وسیله نقلیه ریلی از بهره‌برداری کنار گذاشته شود گواهینامه بهره‌برداری باطل خواهد شد این کنارگذاشته شدن از بهره‌برداری بایستی به مقام ذیصلاحی که پذیرش برای بهره‌برداری را اعطا نموده، ابلاغ گردد؛

■ **بند ۶-** بندهای ۱ تا ۴، با اعمال تغییرات لازم، در مورد گواهینامه نوع طراحی هم اعمال خواهد شد.

ماده (۱۰b)

قواعد مربوط به ارزیابی و روال‌ها

■ **بند ۱-** کمیته کارشناسان فنی، صلاحیت اتخاذ مقررات الزامی بیشتر، برای ارزیابی‌ها و قواعد مربوط به روند پذیرش فنی را دارد.

■ **بند ۲-** افزون بر مقرراتی که کمیته کارشناسان فنی بر طبق بند یک اتخاذ می‌کند، دولت‌های طرف قرارداد یا سازمان‌های منطقه‌ای می‌توانند مقرراتی را برای روندهای الزامی مشروح غیرتبعیض‌آمیز درخصوص ارزیابی‌ها و الزامات مربوط به اظهارنامه‌ها اتخاذ نموده یا آنها را حفظ کنند، اما این مقررات نباید با مقررات اتخاذ شده کمیته کارشناسان فنی منافاتی داشته باشد. این مقررات بایستی به دبیرکل ابلاغ شود تا وی به کمیسیون کارشناسان فنی اطلاع دهد و این سازمان، مقررات مزبور را منتشر نماید.

ماده (۱۱)

گواهینامه‌های فنی و اظهارنامه‌ها

■ **بند ۱-** پذیرش یک نمونه از ساخت و پذیرش برای بهره‌برداری بایستی با اسناد جداگانه‌ای که «گواهینامه نوع طراحی» و «گواهینامه بهره‌برداری» نامیده می‌شود اثبات گردد؛

■ **بند ۲-** گواهینامه نوع طراحی بایستی:

(a) طراح و تولیدکننده‌ی آن نوع ساخت از وسیله نقلیه ریلی را ذکر نماید؛

(b) به پیوست خود، فایل فنی و فایل تعمیر و نگهداری را داشته باشد؛

(c) در صورت اقتضا، شرایط و محدودیت‌های خاص بهره‌برداری برای این نوع ساخت یک وسیله نقلیه ریلی و آن دسته وسایل نقلیه ریلی که با این نوع ساخت منطبق هستند را مشخص نماید؛

(d) به پیوست خود، گزارش یا گزارشات ارزیابی را داشته باشد؛

(e) در صورت اقتضا، تمام اظهارنامه‌های (مطابقت و تایید) صادره مرتبط را ذکر نماید؛

ماده (۱۰a)

قواعد مربوط به لغو یا تعلیق گواهینامه های فنی

■ **بند ۱-** چنانچه مقام ذیصلاحی از یک دولت طرف قرارداد، به جز مقام ذیصلاحی که پذیرش (اولیه) برای بهره‌برداری را اعطا کرده است، متوجه عدم انطباق شود بایستی آن را با تمامی جزئیات به مقام (اولیه) اعطاکننده پذیرش اطلاع دهد؛ چنانچه عدم انطباق به گواهینامه نوع طراحی مربوط شود مرجعی که آنرا صادر نموده نیز باید در جریان قرار گیرد؛

■ **بند ۲-** گواهینامه بهره‌برداری را می‌توان لغو نمود:

(a) چنانچه وسیله نقلیه ریلی دیگر با موارد ذیل مطابقت نداشته باشد:

- دستورات مندرج در دستورالعمل‌های فنی یکسان و مقررات ملی قابل اعمال لازم‌الاجرا

براساس ماده ۱۲ قواعد یکسان APTU

یا

- شرایط خاص پذیرش آن طبق ماده ۷a، یا

- دستورالعمل‌های تجهیز و ساخت مندرج در مقررات کالاهای خطرناک (RID) یا

(b) چنانچه شخص دراختیاردارنده وسیله نقلیه، دستور مرجع ذیصلاح را برای رفع نقایص

در مهلت مقرر اجرا نکند یا

(c) چنانچه قیود و شرایط ناشی از یک پذیرش محدود تحت بند ۱۰ از ماده ۱۰ محقق نشود

یا مطابقت نداشته باشد.

■ **بند ۳-** فقط مرجعی که گواهینامه نوع طراحی یا گواهینامه بهره‌برداری را اعطا نموده

می‌تواند آن را لغو نماید؛

■ **بند ۴-** گواهینامه بهره‌برداری در موارد زیر به حالت تعلیق در می‌آید:

(a) چنانچه بررسی‌های فنی، بازرسی‌ها، تعمیر و نگهداری و سرویس وسیله نقلیه ریلی،

که در فایل تعمیر و نگهداری در دستورالعمل‌های فنی یکسان مقرر شده، در شرایط خاص یک

پذیرش بر اساس ماده a۷ یا در دستورالعمل‌های تجهیز و ساخت مندرج در مقررات کالاهای

خطرناک اجرا نشوند (یا چنانچه ضرب‌العجل‌ها مراعات نشوند)؛

(b) چنانچه درخصوص خسارت شدید وارده به وسیله نقلیه ریلی، دستور مرجع ذیصلاح در

مورد معرفی وسیله نقلیه اجرا نگردد؛

(c) در صورت عدم انطباق با این قواعد یکسان و دستورات مندرج در دستورالعمل‌های فنی

یکسان؛

(d) چنانچه گواهینامه با مقررات ملی قابل اعمال لازم‌الاجرا بر طبق ماده ۱۲ قواعد یکسان

APTU یا با مقرراتی که بر طبق ماده ۱۳ قواعد یکسان APTU با آنها هم‌تراز اعلام شده‌اند،

ماده (۱۲)

فرمت های یکسان

- **بند ۱-** این سازمان، فرمت یکسان گواهینامه‌های مندرج در ماده ۱۱، فرمت یکسان اظهارنامه‌هایی که بر اساس بند ۲ از ماده ۴ درخصوص آنها تصمیم‌گیری می‌شود و فرمت یکسان گزارش ارزیابی بر طبق بند ۷ از ماده ۱۰ را مقرر می‌دارد.
- **بند ۲-** کمیته کارشناسان فنی، فرمت این اسناد را تهیه و اتخاذ خواهد نمود.
- **بند ۳-** کمیته کارشناسان فنی ممکن است تصمیم بگیرد که اجازه دهد تهیه گواهینامه‌ها و اظهارنامه‌ها را بر اساس فرمت مشخص دیگری غیر از آنچه در این قواعد یکسان مقرر شده است صورت گیرد، اما شامل اطلاعات مورد نیاز بر اساس ماده ۱۱ باشد تا به‌عنوان جایگزین‌های هم‌تراز به رسمیت شناخته شود.

ماده (۱۳)

دفاتر ثبت

- **بند ۱-** لازم است تا دفتر ثبت، در قالب بانک اطلاعاتی الکترونیکی، حاوی اطلاعاتی درباره وسایل نقلیه ریلی که برای آنها گواهینامه بهره‌برداری صادر شده است، و نیز حاوی اطلاعاتی درباره انواع ساخت‌هایی که برای آنها گواهینامه نوع طراحی صادر شده است تحت مسئولیت این سازمان ایجاد و به‌روزرآوری شود. در این دفتر ثبت، بایستی وسایل نقلیه ریلی‌ای که بر طبق ماده ۱۹ پذیرش شده‌اند هم ثبت گردند؛ این دفتر ثبت ممکن است حاوی وسایل نقلیه ریلی‌ای هم باشد که صرفاً برای ترافیک ملی پذیرش شده‌اند.
- **بند ۲-** بانک اطلاعاتی همچنین بایستی دفتر ثبتی نیز داشته باشد که حاوی اطلاعاتی درباره نهادها و مقامات ذیصلاحی باشد که صلاحیت طبق ماده ۵ به آنها اعطا گردیده و نیز حاوی اطلاعاتی درباره بازرسانی باشد که بر طبق بند ۲ از ماده ۱۵ تأیید شده یا به رسمیت شناخته شده‌اند.
- **بند ۳-** کمیته کارشناسان فنی می‌تواند تصمیم بگیرد که داده‌های دیگری را نیز جهت استفاده در عملیات ریلی، در این بانک اطلاعاتی وارد نماید نظیر اطلاعاتی درباره اظهارنامه‌ها، بازرسی‌ها و تعمیر و نگهداری وسایل نقلیه‌ی پذیرش شده (از جمله بازرسی مورد نظر بعدی)، اطلاعاتی درباره سوانح و حوادث و دفاتر ثبتی درخصوص کدگذاری وسایل نقلیه، محل‌ها، شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، دراختیاردارندگان وسایل نقلیه، مدیران زیر بنایی، کارگاه‌ها، تولیدکنندگان، نهادهای مسئول تعمیر و نگهداری و غیره.
- **بند ۴-** کمیته کارشناسان فنی، ساخت فنی و عملیاتی این بانک اطلاعاتی، و نیز

f) مقام ذیصلاح صادرکننده ی گواهینامه و تاریخ صدور را ذکر نموده و حاوی امضای آن مقام باشد؛

g) در صورت اقتضا، مدت اعتبار آن را مشخص نماید.

■ **بند ۳-** گواهینامه بهره‌برداری بایستی:

a) حاوی تمام اطلاعات مندرج در بند ۲ باشد، و

b) حاوی کد یا کدهای شناسایی وسیله نقلیه یا وسایل نقلیه‌ی تحت پوشش این گواهینامه باشد؛

c) حاوی اطلاعات درخصوص شخصی باشد که در روز صدور گواهینامه، وسیله یا وسایل نقلیه را در اختیار دارد؛

d) در صورت اقتضا، مدت اعتبار آن را مشخص نماید.

■ **بند ۴-** گواهینامه بهره‌برداری، می‌تواند گروهی از وسایل نقلیه مجزا ولی از یک نوع مشابه را پوشش دهد، که در هر مورد، اطلاعات مورد نیاز براساس بند ۳، بایستی برای هر یک از وسایل نقلیه‌ی این گروه به روشنی مشخص شود و فایل فنی بایستی حاوی لیستی با اسناد قابل شناسایی درخصوص آزمایش‌های انجام شده بر روی هر وسیله نقلیه باشد.

■ **بند ۵-** فایل فنی و فایل تعمیر و نگهداری بایستی حاوی اطلاعاتی باشد که براساس مفاد دستورالعمل‌های یکسان تهیه شده است.

■ **بند ۶-** گواهینامه‌ها بایستی به یکی از زبانهای کاری برطبق بند ۶ از ماده ۱ کنوانسیون چاپ گردد.

■ **بند ۷-** گواهینامه‌ها و اظهارنامه‌ها بایستی برای متقاضی صادر گردد.

■ **بند ۸-** گواهی بهره‌برداری مربوط به شیء است. وقتی وسیله نقلیه در حال بهره‌برداری است دارنده گواهی‌نامه بهره‌برداری (مشمول بر فایل فنی و فایل تعمیر و نگهداری)، چنانچه خود وی شخص دراختیاردارنده‌ی وسیله نقلیه نباشد، بایستی بلافاصله آن را همراه با فایل سوابق تعمیر و نگهداری به شخص دراختیاردارنده کنونی تحویل دهد و کلیه دستورات مشروح (اضافی) برای بهره‌برداری و تعمیر و نگهداری که هنوز در اختیار دارد را در اختیار وی بگذارد.

■ **بند ۹-** بند شماره ۸ با تغییرات لازم، در خصوص وسایل نقلیه ریلی و تجهیزات ریلی که برطبق ماده ۱۹ پذیرش شده‌اند نیز اعمال خواهد شد که بر آن اساس، اسناد مورد بحث، عبارت خواهد بود از سند تصویب و هرگونه سند دیگری که به صورت کامل یا جزئی حاوی هرگونه اطلاعاتی نظیر چیزهایی باشد که در الزامات فایل فنی، فایل تعمیر و نگهداری و فایل سوابق تعمیر و نگهداری، گنجانده شده است.

همچنین مدت زمان های عبوری را تعیین نماید که طی آنها، وسایل نقلیه ریلی پذیرفته شده برای سیر در ترافیک بین المللی می توانند دارای مندرجات و علایمی خلاف آنچه که در بند ۱ مقرر شده، باشند.

ماده (۱۵)

تعمیر و نگهداری

■ **بند ۱-** وسایل نقلیه و دیگر تجهیزات ریلی باید در وضعیت تعمیر و نگهداری خوبی باشند به نحوی که با مقررات مشخص شده در دستورالعمل های فنی یکسان مطابقت داشته و به طور مستمر واجد شرایط آنها باشند و نیز شرایط آنها به هیچ وجه ایمنی عملیات را به مخاطره نیانداخته و سیر یا استفاده از آنها در ترافیک بین المللی، به زیربنا، محیط زیست یا سلامت عمومی آسیب نرساند. بدین منظور، وسایل نقلیه ریلی و دیگر تجهیزات ریلی باید در دسترس بوده و طبق آنچه که در سند تعمیر و نگهداری پیوست شده به گواهینامه بهره برداری، در دستورالعمل های فنی یکسان، و در شرایط خاص پذیرش وسیله نقلیه (طبق ماده (a۷)، و همچنین در مقررات مندرج در مقررات حمل کالاهای خطرناک، قید گردیده تحت سرویس، بازرسی و تعمیر و نگهداری قرار گیرند.

■ **بند ۲-** برای هر وسیله نقلیه ریلی، قبل از پذیرش آن برای بهره برداری یا استفاده در شبکه، بایستی یک نهاد مسئول تعمیر و نگهداری (ECM) وجود داشته باشد و این نهاد بایستی در بانک اطلاعاتی ذکر شده در ماده ۱۳ ثبت گردد. نهاد مسئول تعمیر و نگهداری می تواند یک شرکت بهره بردار ریلی، یک مدیر زیربنایی یا یک شخص در اختیاردارنده وسیله نقلیه باشد. این نهاد بایستی از طریق یک سیستم تعمیر و نگهداری مطمئن گردد که وسایل نقلیه ای که آن نهاد، مسئول تعمیر و نگهداری آنهاست از وضعیت ایمنی برای تردد برخوردارند. نهاد مسئول تعمیر و نگهداری، یا خود تعمیر و نگهداری را انجام می دهد یا پیمانکاری آن را به کارگاه های تعمیر و نگهداری خواهد سپرد.

نهاد مسئول تعمیر و نگهداری یک واگن باری باید دارای گواهینامه معتبری باشد و یک بازرس خارج از مجموعه که در یکی از کشورهای طرف قرارداد مورد تایید قرار گرفته یا به رسمیت شناخته شده باشد آن را صادر نموده باشد.

کمیته کارشناسان فنی، قواعد مشروح بیشتری در خصوص تایید و بازرسی نهاد مسئول تعمیر و نگهداری، همچنین در خصوص بازرسان مورد تایید/رسمی، تایید/ به رسمیت شناختن آنها و همچنین گواهینامه های بازرسی و تایید، اتخاذ خواهد نمود. این قواعد بایستی مشخص کنند که آیا آنها با معیارهای مربوط به سیستم گواهی نهاد مسئول تعمیر و نگهداری اتخاذ شده در جامعه اروپا یا در دولت های مجری قوانین جامعه اروپا به دلیل موافقتنامه های بین المللی

داده‌های لازم، تاریخ و نحوه تامین داده‌ها، چگونگی حق دسترسی و سایر مقررات سازمانی و اداری، از جمله اینکه کدام ساختار پایگاه داده‌ها بایستی مورد استفاده قرار گیرد را مشخص خواهد نمود. در تمامی موارد: تغییر شخص در اختیاردارنده وسیله نقلیه، تغییر نهاد مسئول تعمیر و نگهداری، کنار گذاشته شدن از عملیات، به حرکت در نیامدن رسمی، تعلیق و لغو گواهینامه‌ها، اظهارنامه‌ها یا سایر شواهد و تغییرات صورت گرفته روی یک وسیله نقلیه که بر خلاف نمونه‌ی ساخت پذیرفته شده، باشد، موارد بایستی بلافاصله به دبیر کل اعلام شود.

■ **بند ۵-** در هنگام به اجرا در آوردن این ماده، کمیته کارشناسان فنی، تشکیل دفتر ثبت را با دولت‌های طرف قرارداد و سازمان‌های منطقه‌ای مورد ملاحظه قرار خواهد داد به نحوی که از حجم بار اضافی طرف‌های دخیل، نظیر سازمان‌های منطقه‌ای، دولت‌های طرف قرارداد، مقامات ذیصلاح و صنایع بکاهند. همچنین به منظور به حداقل رساندن هزینه‌های این سازمان و داشتن سیستم‌های ثبت یکسان، کلیه طرف‌های دخیل، طرح‌ها و توسعه بخش‌های ثبتی خود در محدوده این قواعد یکسان را با این سازمان هماهنگ خواهند نمود.

■ **بند ۶-** داده‌های ثبت شده در بانک اطلاعاتی به عنوان سند اولیه موید پذیرش فنی یک وسیله نقلیه ریلی محسوب خواهد شد.

■ **بند ۷-** کمیته کارشناسان فنی می‌تواند در مورد اینکه بخشی از یا کل هزینه‌های ایجاد و دایر بودن بانک اطلاعاتی توسط کاربران آن تامین شود تصمیم‌گیری نماید؛ تهیه داده برای بانک اطلاعاتی و اصلاح داده‌ها رایگان خواهد بود. حال آنکه اطلاعات مشاوره‌ای ممکن است مشروط به پرداخت هزینه باشد.

ماده (۱۴)

مندرجات و علائم

■ **بند ۱-** وسایل نقلیه ریلی که برای بهره‌برداری پذیرش شده‌اند بایستی دارای (a) علامتی باشند که آشکارا ثابت نماید آنها برای عملیات در ترافیک بین‌المللی برطبق این قواعد یکسان پذیرش شده‌اند، (b) سایر نکات و علائمی باشند که در دستورالعمل‌های فنی یکسان مقرر شده‌اند از جمله کد شناسایی اختصاصی (شماره وسیله نقلیه).

مرجع ذیصلاح صادرکننده مجوز بهره‌برداری، موظف است از تخصیص یک کد شناسایی القیابی به هر وسیله نقلیه مطمئن گردد. این کد که بایستی در بردارنده کد کشور (اولین) دولت پذیرش‌دهنده به وسیله نقلیه باشد، باید روی هر وسیله نقلیه درج گردد و در بخش ثبت ملی وسایل نقلیه آن دولت طبق الزام ماده ۱۳ وارد شود.

■ **بند ۲-** کمیته کارشناسان فنی، بایستی علامت پیش‌بینی شده در قسمت a از بند ۱ و



مدیر زیربنایی است مگر اینکه در مقررات لازم‌الاجرای دولت مورد بحث، به نحو دیگری مقرر شده باشد. افزون بر وظیفه تحقیقات که بر عهده طرف‌های دخیل است، دولت طرف قرارداد می‌تواند الزام نماید که یک تحقیق مستقل انجام گیرد.

■ **بند ۲-** یک وسیله نقلیه در صورتی شدیداً آسیب‌دیده محسوب خواهد شد که نتوان آن را با عملیات ساده، تعمیر نمود تا بتواند به قطار متصل شده و روی چرخ‌های خود - بدون اینکه خطری عملیات را تهدید کند - سیر نماید. چنانچه تعمیر در کمتر از هفتاد و دو ساعت انجام شود یا چنانچه هزینه در مجموع کمتر از ۱.۸ میلیون (SDR حق برداشت مخصوص) باشد، آسیب، به عنوان آسیب شدید محسوب نخواهد شد.

■ **بند ۳-** سوانح، حوادث و آسیب‌های جدی بایستی فوراً به مقام یا نهادی که وسیله نقلیه را برای سیر، پذیرش نموده است اعلام گردد. این مقام یا نهاد می‌تواند الزام نماید که وسیله نقلیه‌ی آسیب‌دیده - و احتمالاً قبلاً تعمیرشده - تحویل شود تا اعتبار پذیرش اعطاشده برای بهره‌برداری مورد بررسی قرار گیرد. در صورت اقتضا، روال اعطای پذیرش برای بهره‌برداری باید تکرار شود.

■ **بند ۴-** کشورهای طرف قرارداد بایستی سوابق را نگهداری نموده، گزارش‌های تحقیقات، مشتمل بر یافته‌ها و توصیه‌هایشان را منتشر نموده، به مرجع صدور موافقت با گواهینامه و نیز به این سازمان، دلایل سوانح، حوادث و آسیب‌های شدید در ترافیک بین‌المللی که در قلمرو آنها رخ داده را اطلاع دهند. کمیته کارشناسان فنی می‌تواند دلایل سوانح شدید، حوادث و آسیب‌های جدی پیش‌آمده در ترافیک بین‌المللی را با هدف محتمل توسعه دستورالعمل‌های بهره‌برداری و ساخت وسایل نقلیه ریلی و دیگر تجهیزات ریلی که در دستورالعمل‌های فنی یکسان آمده، بررسی نماید، و چنانچه لازم باشد، می‌تواند تصمیم بگیرد که دولت‌های عضو را موظف نماید ظرف یک دوره کوتاه‌مدت، گواهینامه‌های بهره‌برداری، گواهینامه‌های نوع طراحی یا اظهارنامه‌های صادرشده مرتبط را به حال تعلیق در آورند.

■ **بند ۵-** کمیته کارشناسان فنی می‌تواند قواعد الزامی بیشتری درباره تحقیقات سوانح شدید، حوادث و آسیب‌های جدی و نیز الزاماتی درباره نهادهای تحقیقاتی دولت مستقل و همچنین شکل و محتوای گزارش‌ها تهیه و اتخاذ نماید. همچنین این کمیته می‌تواند مقادیر/اعداد پیش‌بینی‌شده در بند ۲ و مورد ff از ماده ۲ را تغییر دهد.

ماده (۱۲)

متوقف نمودن و عدم پذیرش وسایل نقلیه

■ **بند ۱-** چنانچه این قواعد یکسان، دستورات موجود در دستورالعمل‌های فنی یکسان، شرایط خاص پذیرش تعیین شده توسط مقام پذیرش (چنانچه هرگونه شرطی وجود داشته

منعقدہ با جامعہ اروپا، ہم‌تراز هستند یا خیر.

این قواعد، که همچنین شامل قواعدی برای لغو یا تعلیق گواهینامه‌ها و جوازها خواهد بود، بایستی در ضمیمه این قواعد یکسان - که ضمیمه مزبور بخش لاینفکی از این قواعد یکسان را تشکیل می‌دهد - تعریف شوند.

■ **بند ۳-** یک شرکت بهره‌بردار ریلی، مسئول بهره‌برداری ایمن از قطارهای خویش است و بایستی تضمین نماید که وسایل نقلیه مورد بهره‌برداری به نحو مناسبی تعمیر و نگهداری می‌شوند. از اینرو، نهاد مسئول تعمیر و نگهداری باید تضمین نماید که اطلاعات موثق در خصوص داده‌ها و روندهای تعمیر و نگهداری در اختیار شرکت بهره‌بردار ریلی قرار گیرد و شرکت بهره‌بردار ریلی باید در موعد مقرر، برای نهاد مسئول تعمیر و نگهداری، اطلاعات داده‌های مربوط به بهره‌برداری خود از وسیله نقلیه و دیگر تجهیزات ریلی را - که نهاد مسئول تعمیر و نگهداری در قبال آنها مسئول است - در اختیار شرکت بهره‌بردار ریلی قرار دهد. در هر دو صورت، اطلاعات و داده‌های مورد نظر بایستی در ضمیمه‌ی ذکر شده در بند ۲ مشخص گردد.

■ **بند ۴-** نهاد مسئول تعمیر و نگهداری یک وسیله نقلیه‌ی پذیرش شده، پرونده سوابق تعمیر و نگهداری آن وسیله نقلیه را حفظ و به‌روزآوری خواهد کرد. این فایل بایستی برای بازرسی در اختیار مقام ملی ذیصلاح قرار گیرد.

■ **بند ۵-** کمیته کارشناسان فنی می‌تواند رهنمودها یا مقرراتی در خصوص جواز و نظارت بر کارگاه‌های تعمیر و نگهداری و به رسمیت شناختن متقابل گواهینامه‌ها و نظارت‌ها اتخاذ نماید. مقررات مربوط به این پاراگراف، بایستی بصورت ضمیمه این قواعد یکسان - که ضمیمه مزبور بخش لاینفکی از این قواعد یکسان را تشکیل می‌دهد - تعریف شوند و در سایت این سازمان منتشر گردند.

ماده (۱۶)

سوانح، حوادث و آسیب‌های جدی

■ **بند ۱-** در صورتیکه به وسایل نقلیه ریلی سانحه، حادثه یا آسیب جدی وارد شود، کل طرف‌های دخیل (اعم از مدیران زیربنایی، دراختیاردارندگان، نهادهای مسئول تعمیر و نگهداری، شرکت‌های بهره‌بردار ریلی مربوط و سایر اشخاص ممکن) موظف خواهند بود که: (a) کلیه تدابیر ضروری جهت تضمین ایمنی ترافیک ریلی، حفظ محیط زیست و بهداشت عمومی را اتخاذ نموده، و

(b) علل سانحه، حادثه یا آسیب جدی را تدوین نمایند.

■ **بند ۱a-** تدابیر اتخاذشده بر طبق بند ۱ باید هماهنگ باشد. این هماهنگی به عهده



RIV و RIC علامت‌گذاری شده‌اند و این علامت بمنزله اثبات مطابقت کنونی این وسایل نقلیه با مقررات فنی موافقتنامه (RIV ۲۰۰۰ نسخه تجدیدنظرشده در تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۰۴) یا موافقتنامه RIC می‌باشد، مجاز به بهره‌برداری در شبکه‌های دولت‌های طرف قرارداد خواهند بود و این بر اساس سازگاری آنها با زیربناهای ریلی آنها (با توجه به علائم روی واگن) می‌باشد که بر اساس آن، وسیله نقلیه از سوی یکی از دولت‌های طرف قرارداد، پذیرفته شده محسوب می‌شود.

■ **بند ۲-** وسایل نقلیه موجود که فاقد علامت RIV یا RIC هستند اما طبق موافقتنامه‌های دوجانبه یا چندجانبه بین دولت‌های طرف قرارداد-که به این سازمان ابلاغ شده - علامت‌گذاری و پذیرش شده‌اند نیز مجاز به عملیات در شبکه‌های ریلی تحت پوشش آن موافقتنامه خواهند بود.

■ **بند ۳-** پذیرش‌های موقت بر طبق بندهای ۲ و ۲a، تا زمانی که پذیرش جدیدی طبق بند ۱۱ از ماده ۱۰ برای وسیله نقلیه ضرورت یابد، معتبر خواهند بود.

■ **بند ۴-** درج RIV و RIC یا علامت دیگری روی وسیله نقلیه که کمیته کارشناسان فنی آن را پذیرفته است، همچنین داده‌های ذخیره شده در پایگاه داده‌هایی که در ماده ۱۳ ذکر شد به‌عنوان دلایل کافی تصویب محسوب خواهند شد. هر تغییر غیرمجازی در این علائم، به‌عنوان تقلب محسوب شده و طبق قوانین ملی قابل تعقیب خواهد بود.

■ **بند ۵-** علیرغم این مفاد موقت، وسیله نقلیه و مستندات آن بایستی با مقررات لازم‌الاجرای دستورالعمل‌های فنی یکسان درخصوص علامت‌گذاری و تعمیر و نگهداری مطابقت داشته باشد؛ ضمن آنکه هر جا کاربرد داشته باشد، مطابقت با مقررات لازم‌الاجرای حمل‌کالاهای خطرناک نیز باید تضمین گردد. کمیته کارشناسان فنی می‌تواند تصمیم‌گیری نماید که مقررات ایمنی مندرج در دستورالعمل‌های فنی یکسان، باید در مهلتی مشخص، و علیرغم هرگونه مفاد موقت، رعایت شود.

■ **بند ۶-** به وسایل نقلیه موجود که در محدوده بندهای ۲ و ۲a، نمی‌گنجند، می‌توان بر اساس درخواست متقاضی از مقام ذیصلاح، پذیرش بهره‌برداری داد. مقام ذیصلاح می‌تواند قبل از اعطای یک پذیرش تکمیلی برای بهره‌برداری، از متقاضی، درخواست اطلاعات فنی بیشتر، تحلیل خطر و یا آزمایش‌های وسیله نقلیه را بنماید. با این حال، مقام ذیصلاح بایستی به‌طور کامل جدول هم‌ترازی ذکرشده در ماده ۱۳ قواعد یکسان APTU را لحاظ نماید.

■ **بند ۷-** کمیته کارشناسان فنی می‌تواند مفاد موقت دیگری اتخاذ نماید.

باشد)، و همچنین دستورالعمل‌های ساخت و بهره‌برداری موجود در مقررات حمل کالاهای خطرناک رعایت شده باشند، یک مرجع ذیصلاح، یک شرکت حمل و نقل ریلی دیگر یا یک مدیر زیربنایی نمی‌توانند وسایل نقلیه ریلی را پذیرش ننموده یا آنها را متوقف نمایند تا مانع از حرکت آنها روی زیربنای ریلی هماهنگ با آن، شوند.

■ **بند ۲-** حق یک مقام ذیصلاح برای بازرسی یا متوقف نمودن یک وسیله نقلیه، تحت تاثیر قرار نخواهد گرفت چنانچه ظن بر عدم مطابقت با موارد گفته شده در بند ۱ وجود داشته باشد؛ با اینحال، بررسی برای حصول اطمینان بایستی در اسرع وقت، و در هر موردی، ظرف مدت زمان ۲۴ ساعت صورت گیرد.

■ **بند ۳-** با این وجود، چنانچه یک دولت طرف قرارداد، یک گواهینامه را ظرف مدت محدود مقرر شده بر اساس بند ۷ از ماده ۵ و بند ۴ از ماده ۱۶، به حال تعلیق در نیورد یا بازپس نگیرد، سایر دولت‌های طرف قرارداد محق خواهند بود که وسیله نقلیه یا وسایل نقلیه مورد بحث را نپذیرند یا مانع از حرکت آنها شوند.

ماده (۱۸)

عدم مطابقت با دستورالعمل‌ها

■ **بند ۱-** پیرو بند ۲ و قسمت C از بند ۴ از ماده ۱۰a، پیامدهای حقوقی ناشی از واجد شرایط این قواعد یکسان و دستورالعمل‌های فنی یکسان، نبودن، تابع مقررات لازم‌الاجرای (و همچنین قواعد مربوط به تعارض قوانین) دولت طرف قراردادی خواهد بود که مرجع ذیصلاح آن دولت، اولین پذیرش برای بهره‌برداری را اعطا نموده است.

■ **بند ۲-** پیامدهای مدنی و کیفری ناشی از واجد شرایط این قواعد یکسان و دستورالعمل‌های فنی یکسان، نبودن، تا جایی که به زیربنا مربوط باشد، تابع مقررات لازم‌الاجرای (و همچنین قواعد مربوط به تعارض قوانین) دولت طرف قراردادی خواهد بود که محل کار مدیر زیربنایی در آنجا قرار دارد.

ماده (۱۹)

مفاد موقتی

■ **بند ۱-** بند ۱ از ماده ۳، بر وسایل نقلیه موجود، نوسازی-سازی شده و ارتقایافته اعمال خواهد شد. برای وسایل نقلیه‌ای که برای ترافیک بین‌المللی، تحت مقررات RIV و RIC یا سایر موافقتنامه‌های بین‌المللی لازم، تایید و بر آن اساس علامتگذاری شده‌اند، مفاد موقت در این ماده مقرر می‌گردد.

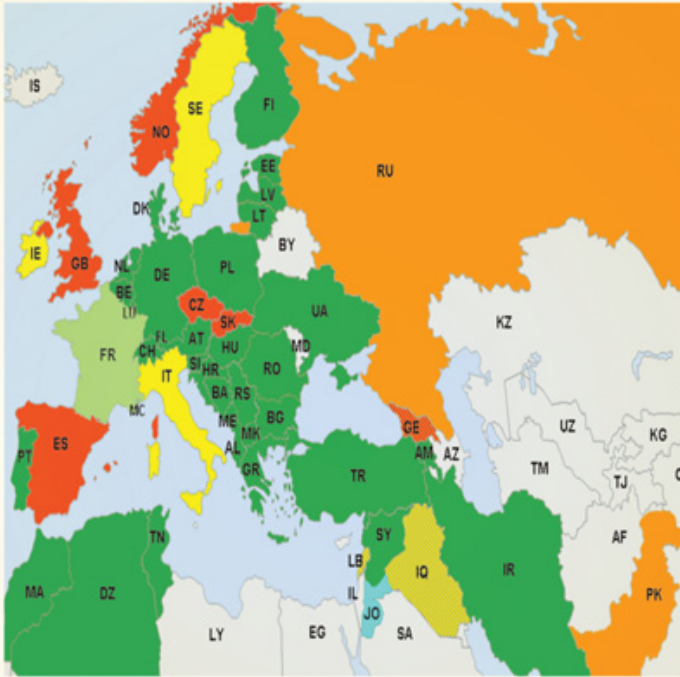
■ **بند ۲-** در تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قواعد یکسان، وسایل نقلیه موجود که با علامت

ماده (۲۰) اختلافات

چنانچه اختلافات مربوط به پذیرش فنی وسایل نقلیه ریلی و دیگر تجهیزات ریلی مورد نظر برای استفاده در ترافیک بین‌المللی، از طریق مذاکره مستقیم بین طرف‌های دخیل به هیچ وجه حل و فصل نشود، کمیته کارشناسان فنی می‌تواند به آن رسیدگی نماید. چنین اختلافاتی را می‌توان بر طبق روال مشخص شده در عنوان ۵ از کنوانسیون به دیوان دآوری نیز تسلیم نمود.

قابل اجرا از: 2011/1/1

- Tous les appendices de la COTIF (3)
Alle Anhänge des COTIF (3)
All COTIF appendices (3)
- Sans ATMF (2)
Ohne ATMF (2)
Without ATMF (2)
- Sans CUV/APT/ATMF (5)
Ohne CUV/APT/ATMF (5)
Without CUV/APT/ATMF (5)
- Sans CUV/APT/ATMF (1)
Ohne CUV/APT/ATMF (1)
Without CUV/APT/ATMF (1)
- Sans CN/RD/CN/CU/APT/ATMF (2)
Ohne CN/RD/CN/CU/APT/ATMF (2)
Without CN/RD/CN/CU/APT/ATMF (2)
- COTIF 1999 pas encore ratifiée (3)
COTIF 1999 noch nicht ratifiziert (3)
COTIF 1999 not yet ratified (3)
- Suspension de la qualité de membre (2)
Rufen der Mitgliedschaft (2)
Membership suspended (2)
- Membres associés (1)
Assoziierte Mitglieder (1)
Associate Members (1)



ترجمه و بروزآوری:

مارال صالحی، فاطمه شادپور، فهیمه رهبری

ویراستاری: مژگان کر دبچه

بازبینی و تایید: عباس نظری

آبان ماه ۱۳۹۳



Convention Concerning International Carriage by Rail

کنوانسیون حمل و نقل بین المللی ریلی